ХАЙНЦ НОЙКИРХЕН

ПИРАТЫ

морской разбой на всех морях



ББК 63.3(10)
Н-78

Н-78 **Нойкирхен Х.** Пираты.— К.: Республиканский Центр духовной культуры. Общество «Знание» Украины.— 1992.— 256 с.

ISBN 5-7770-0584-5

ББК 63.3(10)

ISBN 5-7770-0584-5

ПРЕДИСЛОВИЕ

Пираты, корсары, каперы, флибустьеры, буканьеры... Как давно это, кажется, было.

А может, этого и не было? Только в сказках и легендах, в романах и поэмах?.. В байроновском «Корсаре», стивенсоновском «Острове сокровищ»? Да еще в «Бригантине» Павла Когана...

Но нет, все-таки пиратство было. И об этом люди вспоминают снова и снова. Появляются и серьезные исследования, и научно-популярные книги. Пишут не только ученые и популяризаторы, но даже теоретики и практики военно-морского дела, флотоводцы, как и автор этой книги — он был начальником штаба военно-морских сил Германской Демократической Республики.

Такой интерес отчасти объясняется тем, что пиратство — это не только история. Оно в какой-то мере живет и в наши дни. И на море, и особенно в воздухе — там, на авиационных трассах, пиратство обрело новую жизнь, облекшись в форму воздушного терроризма, угона самолетов.

Но история пиратства важна и сама по себе. Это ведь страницы нашей истории, истории человечества. Не вспомнив их, разве можно, например, понять становление капитализма, эпоху первоначального накопления. На эту эпоху пришелся «расцвет» пиратства.

Пираты способствовали притоку богатств экзотического Востока на Западе. Ценности, награбленные пиратами, обращались в конечном итоге в капитал, который вливался в молодое капиталистическое хозяйство и способствовал его упрочению. «Открытие золотых и серебряных приисков в Америке, искоренение, порабощение и погребение заживо туземного населения в рудниках, первые шаги по завоеванию и разграблению Ост-Индии, превращение Африки в заповедное поле охоты на чернокожих — такова была утренняя заря капиталистической

эры производства. Эти идиллические процессы суть главные моменты первоначального накопления» [1]. С той поры истории человечества пиратство и связано больше всего. Хайнц Нойкирхен справедливо уделил этому периоду наибольшее внимание в своей книге и меньшее, но заметное — пиратству в античном мире, на Востоке, в Северной Африке.

А крупнейшие водные пути, связавшие Европу со странами Востока и с Америкой? Первыми нередко прокладывали их пираты. И не одно — много поколений, несколько столетий... И в тогдашнем соперничестве между морскими державами с пиратами приходилось считаться, они заметно влияли на расстановку сил на мировой арене.

Роль пиратства в истории многопланова. Проложив океанские дороги, они сами же становились потом главной помехой для торговых и других караванов. «Осваивая» далекие от Европы земли и объективно расчищая путь колониализму, они в то же время сами не были заинтересованы в захвате этих земель европейскими державами. Наоборот, независимость местных народов была для них залогом их собственной безопасности. Потому-то у пиратов нередко складывались добрые отношения с местным населением.

Подтверждение тому можно найти в известной книге А. О. Эксквемелина «Пираты Америки», которая считается одним из самых авторитетных свидетельств о жизни пиратов Вест-Индии в начале последней трети XVII столетия. «Пираты настолько дружны с тамошними индейцами, что могут жить среди них, совершенно ни о чем не заботясь... Индейцы довольно часто ходят с пиратами в море и остаются с ними года на три или четыре, не поминая о своем доме, так что среди них есть много таких, кто хорошо говорит по-французски и по-английски. Среди пиратов тоже немало людей, которые бойко говорят на индейском языке» [2].

Читая книгу Хайнца Нойкирхена, явственно видишь, какой огромный ущерб нанес человечеству разбой на морях и океанах, сколько унес жизней, сколько загубил богатств, творений, созданных руками людей. И это не за два-три десятилетия, а на протяжении жизни многих десятков поколений.

---

[1] К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 23, с. 760.

[2] А. О. Эксквемелин. Пираты Америки, пер. с голл. М., 1968, с 208.

До сих пор ищут сокровища, закопанные пиратами в самых разных краях Старого и Нового Света, кладоискатели пытаются расшифровать оставленные пиратами криптограммы; то в одной, то в другой газете мелькают вести о розысках, а то и о находках. Сколько же добра, сколько овеществленного труда было когда-то отнято у людей...

Пираты были грабителями, но тем не менее иногда вызывали симпатии и у своих соотечественников. В их действиях нередко видели протест против несправедливых общественных порядков, а в них самих, как и в разбойниках на суше,— бунтарей. Несправедливое устройство общества создавало социальную почву для пиратства. Не случайно во время допросов и пираты, и разбойники нередко оправдывали свой бунт притеснениями, беззаконием, нищетой. И хотя, кажется, никто из пиратов не достиг популярности Робина Гуда, все-таки простые люди нередко смотрели на них как на мстителей сильным мира сего.

Да и у просвещенных современников пираты нередко вызывали восхищение. И отчаянно дерзкими атаками, и введением новых приемов боя — этот опыт изучали и заимствовали адмиралы европейских держав. И размахом своих действий — ведь пираты создавали большие объединения, пиратские «республики». И разрывом с обычными для своего времени представлениями — пиратам приходилось снимать шоры тех традиций, привычек, которые ограничивали тогда кругозор людей, ломать многие барьеры в сознании. А ведь нарушить верность королю, отказаться от привычных форм государственного устройства и общественного порядка было не просто. Человеку во все времена трудно разорвать привычные связи, освободиться от них.

Потому, вероятно, так восхищался пиратами Вольтер. В книге «История Карла XII, короля шведов» он писал о них: «Это были отчаянные люди, известные подвигами, которым не хватало только честности для того, чтобы считаться героическими» [1].

А в статье «Флибустьеры» Вольтер утверждал, что, явись среди пиратов человек гениальный, способный объединить их разрозненные силы, они захватили бы Америку от Северного полюса до Южного и произвели бы

---

[1] Вольтер. История Карла XII, короля шведов. Т. 2. СПб., 1909, с. 154—155.

совершенный переворот в политике Европы и Америки. «Предыдущее поколение только что рассказало нам о чудесах, которые проделывали эти флибустьеры, и мы говорим о них постоянно, они нас трогают... Если бы они могли иметь политику, равную их неукротимой отваге, они бы основали великую империю в Америке... Ни римляне и ни один другой разбойничий народ не совершал столь удивительных завоеваний» [1].

Вольтер писал как раз о той поре «расцвета» пиратства, когда флибустьеры были хозяевами на дорогах к Новому Свету. С ними считались европейские монархи, перед ними заискивали, их награждали чинами. Английская королева Елизавета I приглашала их заседать в своем Тайном совете.

Фрэнсис Дрейк, «пират королевы Елизаветы»... Сколько захватил он испанских кораблей, сколько раз нападал на испанские владения в Вест-Индии... Добыча бывала такой огромной, что он делился ею с английской королевой.

Дрейк совершил второе (после Магеллана) кругосветное путешествие, впервые обследовал западное побережье Северной Америки до 48° северной широты.

И он же фактически командовал английским флотом при разгроме испанской «Непобедимой армады».

Приписывали ему и многое другое. Например — «ввел в Европе картофель» [2].

Пиратство наложило отпечаток на историю почти каждой страны, где было развито мореходство. Среди великих держав это, пожалуй, меньше всего относится к России. Но все-таки и она без пиратов не обошлась. На Балтике были каперские корабли, выполнявшие задания Петра I. А в самом конце своего царствования «саардамский плотник Петр Михайлов», стремясь проложить российским кораблям путь в Южное полушарие, пытался использовать и пиратские «республики» на Мадагаскаре.

Петр понимал, что Англия и другие морские державы совсем не захотят появления нового соперника на важнейшей водной дороге мира — между Европой и Востоком. Поэтому подготовка плавания двух российских фре-

---

[1] Collection complète des oeuvres de Voltaire. T. 23 (внутри тома — t. 3). Genève, 1775, p. 248—249.

[2] Словарь исторический и социально-политический, СПб., 1906, с. 567.

гатов на Мадагаскар, а оттуда, если удастся, то и в Индию, была строжайше засекречена. И вот, чтобы обеспечить своим кораблям спокойную стоянку у южной оконечности Африки, Петр дал им послание к главарю пиратов на Мадагаскаре.

«Понеже мы заблагорассудили для некоторых дел отправить к Вам Нашего вице-адмирала Вилстера с несколькими офицерами: того ради Вас просим, дабы оных склонно к себе допустить, свободное пребывание дать, и в том, что они именем Нашим Вам предлагать будут, полную и совершенную веру дать, и с таким склонным ответом их к Нам паки отпустить ж изволили, какого мы от Вас уповаем, и пребываем Вам приятель. Дано в С.-Петербурге. Ноября 9 1723 года. Петр» [1].

Чтобы усилить воздействие этой верительной грамоты, Петр даже обратился к своему адресату как к «королю Мадагаскарскому» — так в те времена и было принято. Однако экспедиция в Южные моря закончилась неудачей, корабли вернулись, едва начав путь.

* * *

Но все же пиратство — как важное социальное и политическое явление — давно уже в прошлом. И читатель может спросить: «Раз уж история пиратства завершилась давно и писали о нем немало, то, должно быть, теперь уже ничего особенно нового о нем не скажешь и в новых книгах можно только перепевать давно известное?»

Действительно, книг о пиратах много. Вот ведь даже за несколько последних лет у нас вышла в переводе с польского «История морского пиратства» [2], издана книга о пиратах в Индийском океане [3]. Появляются и очерки — то в альманахе «Бригантина», то в журналах. А за границей накопилась уже громадная литература. Как же тут найти что-нибудь новое? Разве только в частностях, в мелочах...

Но нет, в действительности это совсем не так. В истории пиратства, точно так же, как в других, куда более

---

[1] Архив внешней политики России МИД СССР. Фонд «Сношения России с Мадагаскаром. 1723 г.», оп. 65/2. Дело «Грамота Государя Императора к Королю Мадагаскарскому о благосклонном принятии отправленного к нему адмирала Вилстера и о доверии к предложениям его».

[2] Я. Маховский. История морского пиратства. М., 1972.

[3] И. В. Можейко. В Индийском океане. М., 1978.

важных исторических исследованиях, самые, казалось бы, установленные факты подчас приходится пересматривать.

А в истории пиратства это тем более объяснимо. Ведь источников, документов, свидетельств тут особенно мало. Сами пираты воспоминаний оставлять не любили, заметок и записок — тоже. Документации, канцелярской отчетности не вели.

Считается, что по событиям высшего «расцвета» пиратского промысла, по вест-индским флибустьерским «республикам» XVII столетия существует прекрасный источник — уже упоминавшаяся тут книга А. О. Эксквемелина. В сущности, это вообще единственное такое подробное личное свидетельство о жизни вест-индских флибустьеров. Книга вышла в 1678 году в Амстердаме, в 1679 — в Германии, вскоре — в Лондоне и Париже. С тех пор она выходила по всему миру даже не десятки — сотни раз. Но за все эти триста лет никому так и не удалось установить, кто же был этот таинственный Эксквемелин. Об авторе ничего не известно, кроме того, что он сам написал о себе в книге. Даже имя Эксквемелин — ни в одной стране мира нет таких имен: автор скрылся под псевдонимом. Кто это был, как он на самом деле попал к флибустьерам, что у них делал, что с ним было потом — ничего этого выяснить так и не удалось. А ведь именно по книге Эксквемелина уже три столетия судят о том, какими были флибустьеры в пору их наивысшего могущества.

Есть и другие загадки в литературе об истории пиратов. О вест-индских флибустьерах рассказывает еще одна книга — первая известная нам история пиратства. Вышла она в Лондоне, первый том — в 1724, второй — в 1728 году. Название у нее длинное: «Всеобщая история грабежей и смертоубийств, учиненных самыми знаменитыми пиратами, а также их нравы, их порядки, их вражаки с самого начала пиратства и их появления на острове Провидения до сих времен».

Эту книгу всегда считали настолько достоверной и содержащей такой уникальный материал, что за два с половиной века ее переиздавали бессчетное число раз. Одно из последних изданий — польское, 1968 года, другое — американское, 1972-го.

Автор каждой книги по истории пиратства обязательно ссылался на «Всеобщую историю пиратов», как ее обычно называют. Хайнц Нойкирхен начинает свою кни-

гу ссылками на этот двухтомник, да и в дальнейшем многократно ссылается на него, называя его, правда, «Историей пиратства XVIII века».

Автор «Всеобщей истории пиратов» — личность еще более загадочная, чем Эксквемелин. Подписался он: «капитан Чарлз Джонсон». Его повествование выглядит очень достоверно. Историки черпали из него сведения, которых больше нигде не было. В большой мере на материалах Джонсона построил свои исследования «Пираты и флибустьеры» [1] и «Пираты Мадагаскара» [2] наш современник, известный французский историк Юбер Дешан.

Одним из наиболее ценных материалов, опубликованных Чарлзом Джонсоном, всегда считали «Рукопись капитана Миссона». «Рукопись» содержит поразительно интересный рассказ о том, как европейские пираты в конце XVII столетия создали на севере Мадагаскара (неподалеку от мест, где сейчас расположен город Диего-Суарес) Республику Либерталию, Страну Свободы, основанную на принципах социализма — конечно, такого, каким он представлялся в то далекое время.

Республика Либерталия описана настолько убедительно, что сведения о ней попали буквально во все, даже наиболее серьезные труды по истории пиратства и по истории Мадагаскара. Многие части «Рукописи Миссона» включены в многотомное «Собрание старинных дел, касающихся Мадагаскара», подготовленное видными французскими историками Альфредом и Гийомом Грандидье [3]. Либерталии посвятил лучшие разделы своих книг Юбер Дешан. Либерталия попала в первую многотомную марксистскую «Историю Черной Африки» [4]. Автор этих строк в одной из своих книг тоже подробно остановился на судьбе Страны Свободы [5].

Да и на самом Мадагаскаре совсем еще недавно появлялись такие, например, статьи: «Либерталия... Когда в Диего-Суаресе была социалистическая и коммунисти-

---

[1] H. Deschamps. Pirates et Flibustiers. P., 1962.

[2] H. Deschamps. Les pirates à Madagascar. P., 1949.

[3] Collection des Ouvrages anciens cocernant Madagascar. Comité de Madagascar. A et G. Grandidier, t. 3 (1640—1716). Paris, 1905.

[4] E. Sic. The History of Black Africa, vol. I. Budapest, 1966, p. 187.

[5] А. Б. Давидсон, В. А. Макрушин. Облик далекой страны. М., 1975.

ческая республика пиратов!» Ее завершает вывод: «Кто знает, что было бы теперь на севере Мадагаскара, если бы Либерталия не погибла так трагически на самом взлете созидания» [1].

«О Либерталии упоминали в книгах, посвященных Мадагаскару,— писал член Малагасийской Академии Д.-Т. Хардимен в «Бюллетене Малагасийской Академии», вышедшем на Мадагаскаре в 1975 году.— Был фильм о Либерталии, и, кажется, думают о постановке второго фильма о республике Миссона. Казалось, доброе имя Миссона и благие деяния его республики не вызывают сомнений» [2].

И вдруг выяснилось, и теперь уже, должно быть, окончательно, что «капитан Чарлз Джонсон» — это один из многочисленных псевдонимов... Даниэля Дефо!

Эту догадку высказал американский литературовед Джон Роберт Мур, специалист по творчеству Дефо. В нашей стране первым об этом упомянул также литературовед, Д. М. Урнов [3].

Легко представить себе радость литературоведов. Им удалось установить авторство великого англичанина в еще одном из сотен произведений!

Вероятно, Дефо выдумал автора — моряка-капитана Джонсона, чтобы читатели отнеслись к книге с доверием. Но зачем он выдумал другого моряка — Миссона?

В статье, недавно опубликованной в газете «Мадагаскар матэн», дается довольно убедительный ответ. Дефо хотел разоблачить продажность английского правительства, «пиратство» лондонских торговцев и растущее социальное неравенство в тогдашней Англии. В предисловии к «Всеобщей истории пиратов» он написал: «У безработных английских моряков есть только один выбор: подыхать с голоду или воровать».

Дефо создал Республику Либерталию, говорится в «Мадагаскар матэн», «для иллюстрации своих политических теорий о праве каждого человека на жизнь (предвосхитив Джефферсона), отрицании смертной казни, равенстве всех людей (предвосхитив Французскую револю-

---

[1] Libertalia... quand Diégo-Suarez était une république pirate socialiste et communiste! — "Le Courrier de Madagascar", 20.V.1970.

[2] J.-T. Hardyman. La République de Libertalia.— "Bulletin de l'Académie Malgache". Nouvelle série. T. LI — 2. Tananarive, 1975.

[3] См., например, предисловие Д. М. Урнова к произведению Д. Дефо «Жизнь, приключения и пиратство славного капитана Сингльтона».— Д. Дефо. Избранное. М., 1971, с. 302.

цию), несправедливости рабства. Бунт Миссона, Караччиоли и их команды — это бунт немногих смельчаков... в то время, как менее смелые люди «танцуют под музыку своих собственных цепей» [1].

Но как же Дефо сумел так убедительно обрисовать пиратов, хотя сам никогда пиратом не был?

Ну, а как он сумел, никогда не бывав на необитаемом острове, рассказать о Робинзоне Крузо так правдоподобно, что читатели верили каждому его слову?

К тому же о пиратах Дефо написал не одну книгу. Да и о Мадагаскаре — тоже: и то и другое он изучал очень тщательно. Ведь и Робинзона Крузо Дефо посылал на остров Мадагаскар, как, впрочем, и в Россию, в Тобольск (книга «Дальнейшие приключения Робинзона Крузо»).

Либерталия интересна историкам и сейчас. Очевидно, в пестрой картине пиратства тех лет Дефо усматривал какие-то черты, продолжив и развив которые он мог создать образ Страны Свободы. Вероятно, в качестве человеческого материала для модели общества, о котором он мечтал, Дефо в те времена не увидел никого, кроме пиратов — отщепенцев, выбитых из всего уклада тогдашних европейских государств. Флибустьеры у Дефо чувствуют, а иные и отчетливо сознают условность социальных барьеров. Задача историков — изучить, какие же черты реальной действительности легли в основу этого вымысла Дефо.

Даже если Либерталия существовала только целиком в воображении Дефо, разве не интересно, какие идеи рождались у него — человека, жившего больше двух с половиной веков назад, в какую форму они облекались? Например, идея равенства и сотрудничества европейцев и африканцев — это в пору-то расцвета работорговли! А в Либерталии белые и черные равноправны.

Даже если Либерталии и не существовало, пишет Хардимен, идеи, заложенные в ее конституции, «найдут свое место в новой ветви исторических знаний: в истории идей. И мадагаскарцы будут гордиться, что знаменитый автор выбрал именно их землю, именно на ней развернул и показал миру эскиз одной утопии, где между ведущими идеями есть и такие, что живут сейчас» [2].

---

[1] "Madagaskar Matin", 3. IV. 1978.
[2] J.-T. Hardyman Op. cit.

Вместе с тем Хардимен исключает возможности существования реальной флибустьерской республики, которую Дефо и показал, приукрасив какие-то ее черты — так же как действительный случай из жизни матроса на необитаемом острове он своим художественным колдовством претворил в одну из вечных книг человечества, создав «Робинзона Крузо».

Установление подлинного автора «Всеобщей истории пиратов», считавшейся до сих пор по многим вопросам, в сущности, первоисточником, вероятно, заставит теперь пересмотреть, заново прочитать важные страницы самой истории морского разбоя.

Поэтому я и сказал здесь об этом сравнительно подробно.

* * *

Что пишет о Либерталии, да и о всех других явлениях и событиях, связанных с историей пиратства, Хайнц Нойкирхен, читатель прочтет сам. Книга интересно написана. В ней не только собран обширный материал, но, в отличие от многих других авторов, Нойкирхен стремился увидеть пиратство сквозь призму жизни общества тех эпох, о которых он пишет. Да и взгляд моряка, адмирала,— разве он не полезен для понимания важных сторон истории пиратства?

Замечу только, что неточности, спорные утверждения и факты почти неизбежны в любой книге, охватывающей столь длительный исторический период. При переводе книги на другой язык они зачастую усугубляются, особенно в научно-популярных работах, где автор не дает ссылок на источники. Вряд ли возможно было избежать их и в книге Х. Нойкирхена. Но сейчас речь не об этом.

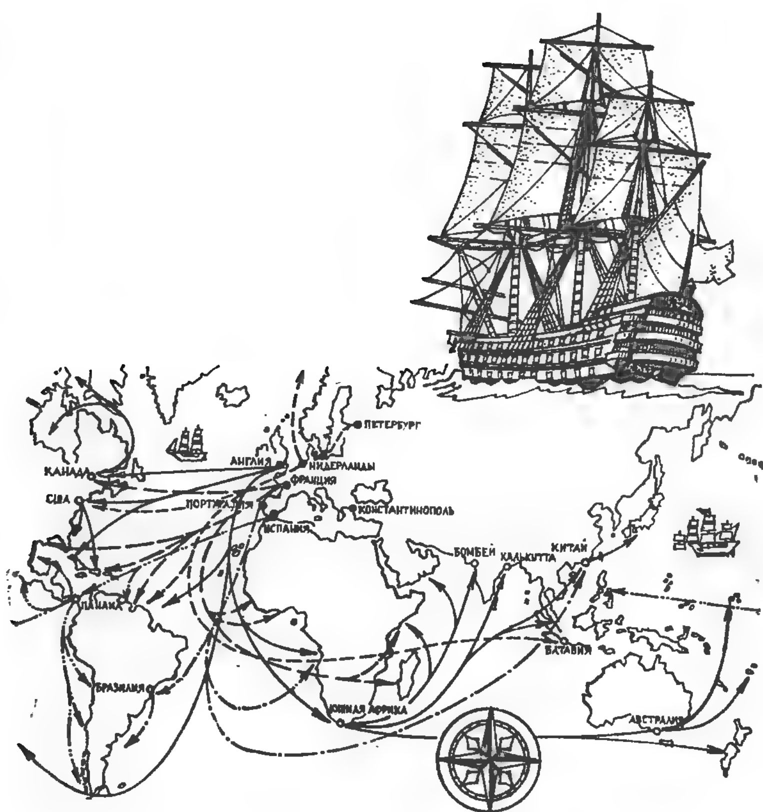
История с «капитаном Чарлзом Джонсоном» — пример того, как вообще еще мало изучено пиратство. И как тесно связано оно с другими сторонами общественной жизни самых разных исторических эпох.

Это делает книгу Хайнца Нойкирхена особенно интересной. Она, несомненно, найдет множество читателей. Пылиться на полках она не будет.

Аполлон Давидсон

глава I

ВОЙНА. ТОРГОВЛЯ. ПИРАТСТВО



Никто не спросит: «Чье богатство?
Где взято и какой ценой?»
Война, торговля и пиратство —
Три вида сущности одной —

эту меткую и глубокую характеристику вкладывает Гёте в уста Мефистофеля, героя его знаменитого «Фауста».

История пиратства начинается одновременно с возникновением судоходства. Аристотель подразумевал под словом «мореплавание» рыболовство и пиратство, которые должны были служить источником пропитания. Словом «пейратес» греки обычно называли мужчин, которые в поисках приключений и добычи отправлялись в далекие странствия по морю; эти странствия чаще всего превращались в грабеж чужого побережья. Позднее слово «пираты» вошло в языки всех народов, населяющих побережье. Со временем у него появились слова-синонимы: «каперы», «корсары», «флибустьеры» и т. п. Смысл их был один — морские разбойники.

Сначала пиратство было прибрежным разбоем. После разложения первобытного общества моральной нормой стало право сильного, насильственное присвоение чужой собственности. А так как от недостатка продуктов питания в ту эпоху часто страдали целые народы, племена или народы, то на протяжении многих веков пиратство считалось полезным и славным занятием. Прекрасный знаток истории пиратства, профессор Геттингенского университета Иоахим Майер, который перевел на немецкий язык пользовавшуюся огромной популярностью книгу английского капитана Чарлза Джонсона «История пиратства XVIII века», писал в своем предисловии к этой книге:

«В прежние времена пиратство не только разрешали, но и поощряли, считая делом почетным. Короли и принцы занимались им наряду с отважными героями из простолюдинов, которые стали знаменитыми благодаря своей силе и мужеству».

Поэты воспевали морские походы и «героические» деяния разбойников у чужих берегов, а историки поведали о них другим поколениям. Подобное отношение к пиратству свойственно как античным средиземноморским государствам, существовавшим до новой эры, так и народам, жившим в первые века новой эры на побережье Северного и Балтийского морей.

С течением веков отношение к морскому разбою ме-

нялось. Не было одинаковым оно и у различных слоев населения. Те, кому пиратство было выгодно, приносило доходы, восхваляли его; те же, кто от него страдал, проклинали. «Pirata hostis humani generis», то есть «Пират— враг человеческого рода»,— объявили римляне в I веке до н. э., когда разбой в Средиземном море грозил превратиться в серьезную опасность для Римской империи.

Прибрежный разбой в форме колониальной и невольничьей торговли просуществовал вплоть до XIX века. В колониях, или в так называемых «сферах влияния», в обмен на дешевую мишуру — стеклянные бусы, зеркала, пестрые ткани,— а также на спирт, порох, оружие пираты получали драгоценные металлы, пряности, ценное сырье, животных и людей, чтобы затем продать в рабство. Если людей нельзя было получить в обмен на вещи, их захватывали силой. Насильственный увоз людей во все времена являлся неотъемлемой частью прибрежного разбоя.

Наряду с прибрежным разбоем было распространено и ограбление кораблей, потерпевших бедствие. Присвоение выброшенных на берег грузов издавна являлось правом жителей побережья. «Господи, благослови наш берег!» — еще в нынешнем столетии священник произносил эти слова во время утренней воскресной службы. И молитва помогала, если, конечно, и человек оказывался расторопным: например, в опасных местах смещал навигационные знаки, зажигал ложные маяки. А иногда лоцманы умышленно вели корабли по фальшивым лоциям, и, естественно, суда садились на мель недалеко от берега. Если же какой-нибудь корабль терпел у берега крушение, то считалось нормальным убивать тех, кто спасся, чтобы можно было спокойно, без помех и свидетелей завладеть добычей. Еще и сегодня не так уж редки случаи вооруженного нападения на суда, оказавшиеся на мели или стоящие на якоре...

И все-таки основным местом деятельности пиратов являлось открытое море. Здесь, выбрасывая черный флаг, отщепенцы общества нападали на торговые и даже военные корабли, захватывали добычу и, как правило, убивали тех, за кого нельзя было получить выкуп.

Всю историю развития морского разбоя можно отчетливо разделить на несколько этапов. В основном они связаны с расцветом морской торговли в том или ином районе земного шара. В Средиземном море первые морские пути, на которых развивались торговля и ее непремен-

ный спутник — пиратство, были проложены за много веков до новой эры представителями самого древнего классового общества, восходящего еще к эпохе бронзы. Позже морские торговые дороги пролегли и в северную Европу, и в Африку. Еще более древние следы судоходства и пиратства обнаруживаются в Юго-Восточной Азии, у побережья Южно-Корейского моря. В последующие столетия Средиземное, Балтийское и Северное моря, Ла-Манш, Карибское море, восточное побережье Северной Америки, западное побережье Африки, Индийский океан и Китайское море образовали узловые пункты морских сообщений. Поэтому именно здесь сосредоточивалось и развивалось пиратство всех видов. Эти районы были очень удобны и для военных действий с целью нанесения вреда морской торговле враждебной стороны. За овладение морскими торговыми путями постоянно вели войны. Сильные морские державы пытались отобрать друг у друга ключевые позиции и завоевать право монопольно контролировать главные морские пути, чтобы извлекать все те выгоды, которые давала морская торговля на протяжении многих веков. Это происходило как посредством официального объявления войны, с участием регулярных флотов, так и путем тайной или явной поддержки пиратства. Самый яркий пример — покровительство английской королевы Елизаветы I знаменитому корсару Фрэнсису Дрейку, которого она возвела в рыцари.

Морская торговля была прибыльным делом, и это во все времена привлекало к ней внимание пиратов. В одиночку или объединенными усилиями нескольких кораблей они нападали на торговые суда, перевозившие огромные ценности. Когда во время войн многие государства брали пиратов на службу, пиратство получало название «каперства». Сущность его от этого не менялась, но каперы становились легально действующей силой воюющего государства. Понятия «война», «каперство», «пиратство» в этих случаях не разграничивались четко. Курьерская связь была весьма ненадежной и медленной, союзы в условиях частых вооруженных столкновений слишком неустойчивы, друзья невообразимо быстро превращались во врагов. Так, зачастую адмирал становился пиратом, а иной корсар, как мы узнаем в дальнейшем, неожиданно превращался в прославленного героя своей нации.

Корни пиратства следует искать в социально-полити-

ческих противоречиях, соответствующих определенной общественной формации. В некоторых случаях оно являлось прямым выражением социального протеста угнетенных слоев и классов против своего бесправного положения. Так, например, поступали рабы в период античности или крепостные крестьяне в эпоху средневековья. Пиратские экипажи и товарищества пополнялись представителями самых разных слоев общества. Морскими разбойниками становились люди, доведенные эксплуатацией до крайней степени нищеты и отчаяния, а также те, кто был отвергнут самим обществом по причинам политическим, религиозным или каким-либо иным.

В истории известны примеры, когда отщепенцы, ставшие пиратами, объединялись в союзы и стремились к изменению общественных отношений на основе идеальных, хотя и утопических представлений о свободе и справедливости. Так, в конце XVII века на севере Мадагаскара было основано государство свободы: Либерталия. Газета «Курьер Мадагаскара» в 1970 году посвятила этому интересному факту большую статью.

До нас дошли сведения о существовании «республик» флибустьеров на Антильских островах. Это были сообщества, построенные на добровольной сознательной дисциплине. Члены сообщества давали клятву беспрекословно подчиняться на суше и на море особому уставу. В XVII столетии флибустьеры поддерживали хорошие отношения с индейцами Карибского бассейна. Аборигены добровольно становились на несколько лет членами команд пиратских судов, так как они надеялись с помощью флибустьеров освободиться от ненавистного им испанского гнета.

В бассейне Северного и Балтийского морей в конце XIV — начале XV века орудовали пираты, известные в истории под названием «ликеделеры», то есть «равнодольные». Они образовали товарищество под девизом: «Друзья бога и враги всего мира». К сожалению, о том, как была устроена их жизнь, почти ничего не известно. Скудные исторические сведения, которые дошли до нас, не дают возможности составить сколько-нибудь определенное представление об этом.

Принцип раздела захваченной добычи на «равные доли», который приписывают этим пиратам, очевидно, был неосуществим на деле, и слишком различна была сама добыча: золото, серебро, оружие, ткани, продукты питания, напитки и многое другое. Судя по дошедшим

до нас данным о распределении ценностей в других пиратских товариществах, добычу принято было продавать. Половина выручки шла в общий фонд, из которого покрывались все расходы на приобретение новой оснастки и парусов для кораблей, покупку оружия и другого снаряжения. Из этого же фонда выплачивалась компенсация тяжело раненным, лишившимся руки, ноги или глаза. Вторая половина выручки распределялась «равными долями» среди всех членов команды.

О других товариществах известно, что «новички» получали там половинную, а капитан и штурман — двойную долю.

Часто социально-экономическую подоплеку морского разбоя трудно разглядеть в тумане противоречивых преданий. Социальными представлениями пиратов нельзя, разумеется, оправдать грабеж и убийства, не прекращавшиеся на море в течение столетий, и вообще пиратство как исторический и социальный феномен. Что бы ни руководило этими людьми, они прежде всего являлись разбойниками, которые грабили и убивали в целях личного обогащения.

Добровольно или принудительно объединяясь в пиратские шайки, выходцы из самых различных слоев населения, как правило, оставались безымянными. Мраком неизвестности были покрыты и мотивы их деятельности и вся их жизнь. Зачастую имена их становились известны только после их гибели или позорной казни. Среди пиратов большинство составляли деклассированные элементы. Это были «джентльмены удачи», искатели приключений, дезертировавшие солдаты, безработные матросы, беглые монахи, обедневшие аристократы и уголовники. В отдельных случаях к пиратам присоединялись люди, которых толкнули на этот путь социальный протест, возмущение перенесенной несправедливостью, индивидуальная месть... Что же всех их объединяло? Разбойничья мораль, которая побуждала этих людей опираться в своих действиях только на право сильного и не щадить никого. Для претворения в жизнь подобных принципов нельзя было найти более подходящего места, чем открытое море. Очень редко пираты действовали в одиночку. Как правило, они объединялись в малые или крупные отряды и с небольшим риском получали большую добычу.

Основными элементами их тактики были неожиданность, быстрота и беспощадная абордажная схватка. Ог-

невая мощь корабля имела значение только при встрече с военными судами, когда было невозможно уклониться от боя.

Маневрируя своими кораблями, пираты исходили из двух соображений: надо захватить торговое судно с наименьшими собственными потерями, а добычу получить в целости и сохранности. В соответствии с этими целями пиратские корабли были хорошо оснащены и вооружены, имели большое число людей на борту — гораздо больше, чем объекты их разбоя — торговые суда. Боя с крупными военными кораблями и судами, имеющими многочисленную команду, пираты обычно старались избегать. Им это удавалось за счет того, что их корабли обладали большей скоростью. Они несли на палубе меньше пушек, были поэтому легче военных кораблей и при одинаковой площади парусов — быстроходней и маневреннее.

В различные исторические периоды существовали так называемые прибрежные пираты. Имея при себе только ручное оружие, они в небольших гребных или парусных судах подстерегали корабли, находясь в укрытии. Если их разведчики устанавливали, что команда корабля не может оказать сильного сопротивления, пираты нападали и захватывали судно. Особенно отчаянные пираты успешно совершали нападения даже на большие, хорошо вооруженные суда. Решающую роль в успехе такого предприятия играла внезапность атаки. Команду и пассажиров побежденного корабля либо зачисляли в пиратский экипаж, либо выбрасывали за борт: разрешали «плыть домой», за исключением случаев, когда пиратам гарантировали большой выкуп.

Удачливые пираты поддерживали на своих кораблях строгий порядок. При этом неограниченная власть пиратского капитана основывалась исключительно на его личном авторитете. Командиром корабля или эскадры становился обычно самый смелый, жестокий и удачливый из пиратов. Он постоянно должен был подтверждать эти выдающиеся качества, если хотел оставаться капитаном или адмиралом своего разношерстного воинства. Некоторые пираты, подвиги которых больше походили на преступления, вошли в историю как необыкновенные фигуры. О них слагали песни, рассказывали легенды. Однако проверить, что здесь соответствовало действительности, а что было вымыслом, почти невозможно, так как по вполне понятным причинам на пиратских кораб-

лях не вели записей в бортовых журналах. Исторически подтвержденные факты из жизни корсаров — явление редкое.

Во время войн, как уже говорилось, почти все пираты становились каперами. Каперство являлось государственно санкционированной формой пиратства. В одном из исторических источников следующим образом охарактеризована разница между каперством и пиратством: «Капер, или как его еще называли — свободный охотник, корсар или комиссионный моряк, имел официальный патент, специальный ордер. В этом ордере, выданном страной, на службе у которой состоял тот или иной капер, последнему предписывалось наносить врагу всяческий ущерб в течение всего периода военных действий, а также указывалось, на какие неприятельские корабли ему следовало нападать; там же подчеркивалось, что он имеет право вступать в бой только с теми кораблями, которые значатся в приказе. Пиратом же является тот, кто не состоит ни у кого на службе, без всякой причины нападает в открытом море на любой корабль и грабит его, не разбираясь в том, друг это или враг».

Капер, который должен был на собственные деньги оснащать и содержать свое судно, отдавал часть добычи (одну десятую, одну треть, а иногда и половину) своему патрону. Оставшаяся часть являлась законной собственностью капера. Естественно, что каперские свидетельства выдавались воюющей стороной только для действий против судов неприятеля. Иногда они выдавались еще и на конкретные районы, в которых должен был действовать капер. Однако часто подобные ограничения нарушались: если полученная командой добыча оказывалась недостаточной и члены экипажа выражали недовольство, то порою каперские капитаны с большой готовностью переступали грань каперства, начинали нападать на неприятельские суда за пределами районов военных действий; зачастую их жертвами становились и корабли нейтральных стран. Правительства, выдавшие разбойничающим кораблям каперские свидетельства, долгое время молчаливо терпели это. И лишь начиная с XVIII века в договоры между государствами и национальные законодательства стали включать положения, более точно определяющие права тех, кто получал каперские грамоты.

Большинство каперов после окончания войны не желали расставаться со своей профессией, которая без

особых трудов давала им большую прибыль, и превращались в обычных пиратов. Английский капитан Чарлз Джонсон, который, видимо, в свое время был пиратом, дал в XVIII веке своему правительству, жаждавшему пресечь процесс превращения каперов в корсаров, следующий совет: «Во время войны почти нет пиратов, так как все они становятся каперами. И если правительство как можно большему количеству разбойников выдаст каперские свидетельства и направит их на борьбу против их же собратьев, то число пиратов тогда не просто уменьшится, они будут истреблены совсем, согласно поговорке, что для поимки разбойника нужно самому воспользоваться услугами разбойника. Но для того, чтобы привлечь каперов, следует разрешить им пользоваться всей добычей, полученной от нападений на пиратов, ибо для этих людей не существует разницы между другом и врагом — они с одинаковой готовностью нападают и на того и на другого».

Разумеется, каперами становились не только профессиональные разбойники. Порой в качестве каперов своему отечеству служили и патриоты, моряки и капитаны торговых и рыболовных судов, а также морские офицеры и адмиралы.

Свой последний расцвет каперство переживает во время войн Французской революции. С 1815 года крупные европейские державы перестали выдавать каперские свидетельства. Однако заявление о том, что «с каперством раз и навсегда покончено», сделанное в декларации по морскому праву, подписанной на Парижском международном конгрессе в 1856 году, оказалось преждевременным, так как к ней не присоедииились Соединенные Штаты Америки, и во время Гражданской войны в США каперство вновь расцвело и сыграло немалую роль.

Очень близко к каперству по своей сути стояла практика выдачи так называемых репрессалий. Для возмещения ущерба, нанесенного чужому государству или отдельным его подданным, правительство одной из воюющих сторон выдавало пострадавшему репрессальное свидетельство, дававшее право нападать на суда, шедшие под флагом враждебной стороны. Этот институт был развит в основном в средние века. Владельцы репрессальных свидетельств почти повсеместно преступали грань и становились на путь разбоя.

Вершина развития морского пиратства приходится на время колониальных захватов и порождаемых ими стол-

кновений между развивающимися буржуазными государствами Западной Европы — Францией, Нидерландами, Англией — и странами, выдвинувшимися в эпоху великих географических открытий,— Испанией и Португалией. Под буржуазными лозунгами, родившимися в начале XVII столетия,— «Свобода торговли» и «Свобода мореплавания» — англичане, голландцы и французы вели жестокую борьбу против торговой монополии, установленной Испанией и Португалией в колониях, против раздела мира в пользу этих государств, проведенного при поддержке папы Александра VI. Не последняя роль отводилась в этой борьбе и поставленным на широкую ногу каперству и пиратству.

Когда на арене истории появились новые колониальные державы во главе с Англией, они вспомнили и по достоинству оценили определение древних: «Pirata hostis humani generis», ибо отныне морской разбой превратился в серьезную угрозу для их торговли на море. Однако из-за отсутствия эффективного международного сотрудничества в борьбе с этим явлением пиратство продолжало существовать еще долго.

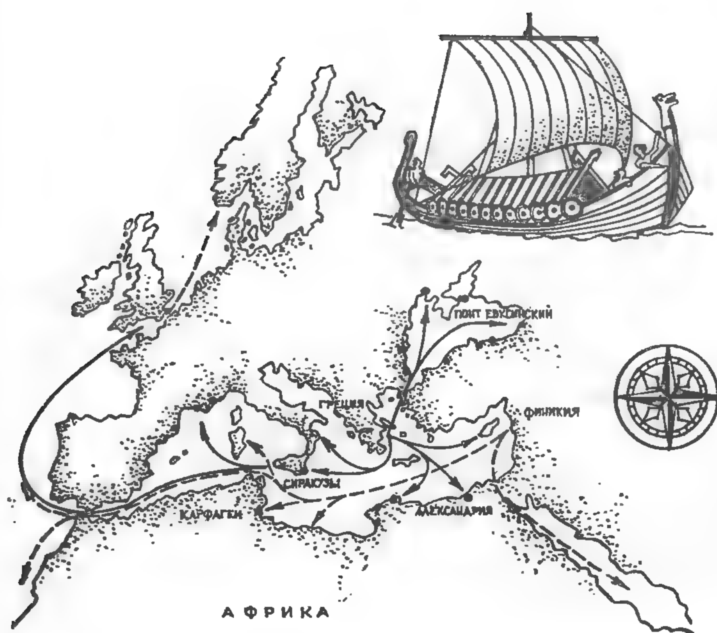
Лишь в процессе углубления понятия буржуазной собственности в XIX в. возникла необходимость включить в международное право в качестве одного из основных положений запрещение пиратства. Правда, положение это не было кодифицировано в прошлом столетии. Разработанный экспертами в 1927 году проект запрета и ликвидации пиратства рассматривался в Лиге наций, но и тогда не был кодифицирован. Наконец, результатом конференции по морскому праву в рамках Организации Объединенных Наций явилась принятая в Женеве «Конвенция об открытом море». Многие статьи этой конвенции содержат положения о пиратстве. Конвенция, вступившая в силу с 30 сентября 1962 года, обязывает все государства, подписавшие ее, принимать в тесном сотрудничестве друг с другом активные меры к подавлению и ликвидации морского разбоя.

Понятие пиратства, получившее точное определение в Женевской конвенции, включает в себя незаконные акты насилия, содержание в плену или грабеж в открытом море, которые совершаются в целях личной наживы на частных судах и самолетах.

Несмотря на столь нелестную и строгую дефиницию, еще и сегодня пиратство не ликвидировано окончательно.

глава II

ПЕРВЫЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ



Первые упоминания о мореходстве и пиратстве дошли до нас из района Восточного Средиземноморья, хотя и то и другое зародилось еще на несколько тысячелетий раньше на побережье Юго-Восточной Азии.

Побережье Малой Азии, изрезанное бухтами и заливами, и многочисленные острова, расположенные в восточной части Средиземного моря, создавали идеальные естественные укрытия для морских разбойников. Пираты предпочитали базироваться в хорошо укрытых, защищенных скалами и мелководьем местах, расположенных вблизи оживленных торговых путей. В донесении секретаря египетского фараона Рамсеса III, относящемся к концу второго тысячелетия до н. э., сообщалось о существовании морских разбойников, которые на протяжении более чем ста лет наносили значительный вред мореплаванию египтян. В этом документе говорилось: «Обрати внимание на народы Севера, живущие на островах. Они неспокойны, они ищут подходы к портам».

От египтян же дошли до нас и первые письменные источники, свидетельствующие, что пиратство и охота на людей были развиты в ту эпоху.

Надписи, сохранившиеся в храме царицы Хатшепсут, расположенном возле Фив (ныне г. Луксор), подробно рассказывают о путешествии в страну Пунт, которое состоялось около 1490 года до н. э. Согласно этому сообщению, египетский флот состоял из пяти морских судов с воинами на борту. На корабли были погружены как основной товар, предназначенный для обмена с населением страны Пунт, изделия из стекла. Пунтийцы встретили египтян как посланцев богов, которые, как они были убеждены, спустились с неба. Иероглифический текст сообщает, что пунтийский властитель был обложен данью и стал подданным египетской царицы. В качестве дани с подчиненных народов египтяне брали деревья, из которых получали благовонные вещества (при перевозке деревья заворачивали с корнями и землей в мокрую материю), слоновую кость, оправленную в золото, домашний скот и обезьян. В тексте упоминаются и другие виды дани: ароматическая смола, борзые собаки, шкуры леопардов, а также «туземные жители вместе со своими детьми».

Финикийцы, подобно жителям Египта, широко развитую морскую торговлю сочетали с пиратским промыслом. На острове Сицилия, а также на африканском и испанском побережьях они создавали многочисленные базы,

откуда предпринимали торговые походы и совершали разбойничьи набеги. Через Красное море финикийцы достигли Индии, по поручению египетского фараона Нехо обогнули Африку, открыли Канарские острова, поселились в Марокко. Из Испании они привозили серебро, с Британских островов — олово, с берегов Балтийского моря — янтарь. Огромной славой и популярностью пользовался финикийский пурпур, который добывался из раковин моллюсков, водившихся у побережья Финикии. Когда в этих местах источники пурпура иссякли, финикийцы стали привозить пурпур из Вавилонии и других мест. В обмен на раковины финикийские купцы охотнее всего брали золото, слоновую кость и рабов, как черных, так и белых: наряду с торговлей и разбоем финикийцы занимались охотой на людей. Для поимки будущих рабов они применяли весьма хитроумный способ. Разложив украшения и яркие ткани, они сначала выманивали иа берег, а потом завлекали на корабли женщин и девушек. Заполучив на борт свою добычу, они снимались с якоря и выходили в открытое море, уничтожив предварительно или оттолкнув от берега туземные лодки.

Гомер в «Одиссее» неоднократно упоминает о действиях морских разбойников. Так, например, он рассказывает, как команда одного финикийского судна высадилась на острове Сира, чтобы торговать с местным населением. Финикийцам удалось завоевать расположение рабыни, которая была родом из финикийского города Сидона. Когда купцы согласились взять ее домой, пленница пообещала соответствующее вознаграждение и сказала:

— Будем теперь осторожны; молчите; из вас ни который
Слова не молви со мной, где меня бы ему ни случилось
Встретить, на улице ль, подле колодца ль, чтоб кто господину,
Нас подсмотрев, на меня не донес: раздраженный меня он
В цепи велит заключить, да и вам приготовит погибель.
Скуйте ж язык свой, окончите торг поскорей, и когда вы
В путь изготовитесь, нужным запасом корабль нагрузивши,
В доме царевом меня обо всем известите немедля;
Золота, сколько мне под руки там попадется, возьму я;
Будет при том от меня вам еще и особый подарок:

Знать вы должны, что смотрю я за сыном царя
малолетним;
Мальчик смышленный; со мною гулять из дворца он
вседневно
Ходит; я с ним на корабль ваш приду: за великую цену
Этот товар продадите вы людям иного языка.

О том, что в этот период охота на людей была широко развита, свидетельствовала также сделанная эллинами надпись на скале, стоящей на побережье: «Ночью к нам пришли пираты и увели с собой молодых девушек, женщин и других людей, рабов и свободных, всего более тридцати человек. Они отвязали наши суда, сели на корабль и уплыли на нем вместе со своими пленными и захваченной добычей».

Первые столкновения между греками и финикийцами относятся приблизительно к началу первого тысячелетия до н. э. С этого времени греки вступают в спор с финикийцами за право господствовать на море и побережье. Морской разбой считался у эллинов вполне честным предприятием и к тому же очень доходным. Гомер в героической эпопее создает яркую картину мореплавания той эпохи. Описываемые им корабли не являются ни военными, ни торговыми, но они отлично приспособлены для морского разбоя и грабежа прибрежных территорий. Это были суда, приводимые в движение пятьюдесятью гребцами (по 25 человек с каждого борта). При попутном ветре ставился еще и парус. Если плавание прерывалось, корабль вытаскивался на берег.

В «Одиссее» Гомер воспевает десятилетние скитания Одиссея после сражения за Трою. Экспедиция в Трою, в которой, согласно легенде, участвовало более тысячи кораблей и 100 тысяч человек, так же как и путешествие Одиссея, относится к области преданий. Однако Троя существовала в действительности. Это был город у входа в пролив Дарданеллы. Город взимал пошлину за проход через пролив. Разбой на побережье и угон невольников, совершаемые тогдашними мореплавателями, поэт описывает как нечто совершенно естественное. Так, Парис, сын троянского царя, нападает на своих кораблях на город Сидон и похищает искусных прях.

Еще один пример — Гомер повествует от имени Одиссея:

Дней через пять мы к водам светлоструйным потока Египта
Прибыли; в лоне потока легкоповоротные наши
Все корабли утвердив, я велел, чтоб отборные люди
Там на морском берегу сторожить их остались; другим же
Дал приказание с ближних высот обозреть всю окрестность.
Вдруг загорелось в них дикое буйство; они, обезумев,
Грабить поля плодоносные жителей мирных Египта
Бросились, начали жен похищать и детей малолетних,
Зверски мужей убивая,— тревога до жителей града
Скоро достигла, и сильная ранней зарей собралася
Рать; колесницами, пешими, яркою медью оружий
Поле кругом закипело; Зевес, веселящийся громом,
В жалкое бегство моих обратил, отразить ни единый
Силы врага не посмел, и отвсюду нас смерть окружила...

В другом месте «Одиссеи» говорится:

Ветер от стен Илиона привел нас ко граду киконов,
Измару: град мы разрушили, жителей всех истребили.
Жен сохранивши и всяких сокровищ награбивши много...

В сказании об аргонавтах, где переплелись многие морские легенды, тоже дается описание путешествия по морю, во время которого Ясон и его спутники не упускали возможности грабить население прибрежных городов. Пользуясь правом сильного, аргонавты похищают царскую дочь и убивают царского сына. Главной же целью их путешествия были поиски золота, как говорится в предании, «золотого руна».

Многие греческие мореходы пересекали море в западном направлении, чтобы открыть новые земли. Так, ими была заселена Сицилия и основана цепочка портовых городов-колоний на побережьях современных Италии, Франции, Испании. Согласно свидетельству греческого историка Геродота, во время страшного голода, разразившегося в Лидии (Малая Азия), царь отправил в море своего сына Тиррена с половиной своих подданных попытать пиратского счастья. Тиррены, как стали называть спутников царского сына в честь их предводителя, закрепились на западном побережье Италии и превратили часть Средиземного моря между Италией, Эльбой, Сицилией и Сардинией в район своего государства, названный с тех пор Тирренским морем. Жертвами тирренов

становились здесь не только отдельные суда, но и целые флоты.

Последними в западную часть Средиземного моря пришли в VI веке до н. э. фокейцы, теснимые персами со своей территории. Они основали здесь колонию Массалию (Марсель) — опорный пункт торговли янтарем и оловом. Фокейцы также занимались пиратством. В 536 году до н. э. у берегов Корсики состоялось морское сражение, в котором 60 фокейских пиратских кораблей вынуждены были принять бой с превосходящими силами этрусков и карфагенян. Фокейский флот был разбит, 40 кораблей попали в руки противника. Команды захваченных судов были публично казнены (их забросали камнями). Но разбойничьи налеты и после этого не прекратились. Фокейцы, этруски и карфагеняне продолжали заниматься пиратским промыслом.

История сохранила сведения о некоторых греческих пиратах. Так, Поликрат (VI в. до н. э.) объединил под своим командованием пиратский флот в количестве 100 кораблей, что обеспечило ему безраздельное господство в Эгейском море и на побережье Малой Азии. Правда, сделавшись властителем острова Самоса, он перестал непосредственно заниматься пиратством, однако требовал дани от каждого корабля, проходящего через воды, контролируемые его флотом. Однажды он захватил даже правительственный корабль, на котором находились богатые подарки египетского фараона Амасиса лидийскому царю Крезу.

С усилением могущества городов-государств Греции и появлением у Афин военного флота, который использовали в борьбе не только против персов [1], но и против морских разбойников, пиратство несколько ослабло, и тогда наступил расцвет торговли на море. Афины объединили города по обоим берегам Эгейского моря в единый морской союз. Афинский порт Пирей в V—IV веках до н. э. превратился в центр товарообмена и тем самым стал притягательным объектом для морских разбойников.

Морской союз обеспечивал торговым греческим кораблям свободу плавания и вел активную борьбу с пиратством на греческих островах и ионийском побережье. Этот сравнительно спокойный период мирной торговли не был, однако, длительным. В результате поражения,

---

[1] Имеются в виду войны между Персией и греческими городами-государствами в 499—449 гг. до н. э.— *Прим. ред.*

понесенного в Пелопоннесской войне (431—404 гг. до н. э.), Афины утратили свое морское могущество, и тогда вновь усилился разбой на море. После окончания войны, которая длилась 27 лет, большое количество занятых ранее в битвах воинов и моряков оказалось без дела. Они-то и пополнили ряды морских разбойников. Пираты напали даже на Пирей. Они нагрузили свои корабли товарами и людьми, ограбили ростовщиков и беспрепятственно ушли в море.

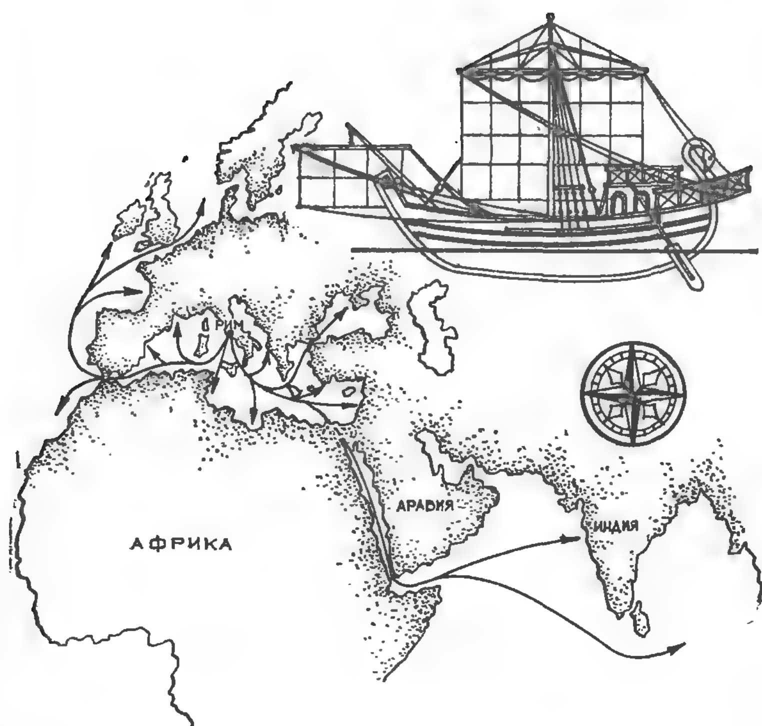
В эпоху Александра Македонского его адмиралы Гегелох и Амфотер с переменным успехом вели борьбу против пиратов. После смерти Александра в 323 году до н. э. пиратские флоты стали появляться вновь.

В результате борьбы за раздел огромной империи социальные столкновения, возникавшие и до этого в эллинистических городах, стали еще более острыми. Возвращались из походов солдаты и матросы, как правило, люди неимущие. Так как Рим, начавший в III веке до н. э. борьбу за гегемонию в западной части Средиземного моря, стал активно вмешиваться во внутренние дела Греции, социальный и политический протест низов превратился в борьбу против римского господства. Многие греческие города были опустошены, а жители их истреблены почти поголовно. Оставшиеся в живых охотно шли к пиратам, которые всеми средствами, на суше и на море, яростно сопротивлялись росту римского владычества и влияния.

Часть пиратов занялась работорговлей. В ту эпоху остров Делос в Эгейском море превратился в крупнейший невольничий рынок Европы; сохранились исторические данные о том, что пираты ежедневно предлагали здесь на продажу тысячи невольников. В 69 году до н. э. в ходе борьбы, которую вели между собой пираты, Делос был так основательно опустошен, что потерял свое былое значение.

ГЛАВА III

ПИРАТЫ УГРОЖАЮТ МОГУЧЕМУ РИМУ



После полного подчинения Греции новой могущественной державе — Риму прекратилось и судоходство Греции. Плавания римлян в начальный период становления римского государства ограничивались незначительной частью Средиземного моря. Бо́льшая его часть контролировалась Карфагеном. Лишь после разрушения Карфагена (в 146 г. до н. э.), происшедшего в итоге Пунических войн, господство на море полностью перешло к Риму.

Римский порт Остия стал важным центром на оживленных морских путях, по которым перевозились товары, оружие, плыли мирные путешественники и воины во все прибрежные провинции империи. Без существенного собственного экспорта город за счет дани, получаемой от порабощенных народов, обеспечивал потребности населения и спрос рабовладельцев на предметы роскоши. В качестве дани поступало продовольствие, зерно, лес, скот, драгоценные камни, жемчуг, золото, слоновая кость, пряности. Рабы тоже входили в состав дани, и спрос на них был устойчивым и высоким. Римские аристократы разбирали и перевозили в свои владения греческие виллы, а также египетские обелиски.

Товары, поступавшие в Рим из Эфеса и Пергама, доставлялись в эти приморские города сухопутным путем, через Азию. Зерно с Черного моря шло морским путем, лежавшим между группами островов Эгейского моря. Пурпур, который раньше добывали в Финикии, доставляли теперь из Антиохии. Выходя из антиохийского порта Селевкия, корабли брали курс на Родос — важнейшую морскую базу восточной части Средиземного моря, а затем, оставляя к северу Крит, шли путем, который вел из Мессины в Остию.

Один из важнейших морских путей соединял Рим с южным побережьем Средиземного моря, откуда в столицу империи доставляли пшеницу из Северной Африки, аравийские благовония, жемчуг и кораллы с берегов Красного моря, хлопок из Индии, шелк и пряности из Китая. Это были первые шаги международной торговли в рамках известного тогда мира. Так как летом здесь дуют обычно северные ветры, путь от африканского побережья в Рим можно было проходить только в весенний период.

Из Остии корабли шли вдоль побережья на северо-запад и через искусственный фарватер выходили к Роне. Здесь оканчивалась западная часть пути, связывавшего

Римскую империю с германскими племенами и продолжавшегося по Рейну до Северного моря.

На запад вел еще один путь, используемый менее широко, через Кадис — город, расположенный на юге Испании. Очевидно, дальше, в Атлантику римские мореходы не проникали.

Когда пал Карфаген и римляне уничтожили его военный флот, они полагали, что с врагами на море покончено навсегда. Однако вскоре убедились, что это ошибка. Богатства, доставляемые водным путем, привлекали внимание пиратов. Первые успехи дались им легко, и морские разбойники быстро увеличили число своих кораблей.

Вначале греческие и малоазиатские пираты настолько сильно блокировали линию коммуникаций, связывающих Рим и Египет, что южное направление, играющее важнейшую роль в снабжении центра империи продовольствием, уже нельзя было использовать. Цены на пшеницу резко повысились. Это вызвало голодные восстания плебейского населения. В лице понтийского царя Митридата (111—63 гг. до н. э.) пираты имели защитника и покровителя. Обладая сильным военным флотом, он открыто собирал вокруг себя всех разбойников греческих островов и малоазиатского побережья и с их помощью контролировал перевозки по основным морским путям. Для борьбы с пиратами Рим привлек корабли Кипра и Родоса, навязывая морским разбойникам неравные бои. Тогда господство Митридата на море пошло на убыль.

Однако спокойствия Риму это не принесло. Появились новые сильные враги — киликийские пираты. К киликийцам присоединялись карфагеняне, греческие пираты, беглые рабы и обедневшие италики. Они стали угрожать кораблям, которые шли в Остию, и постепенно превратились в серьезную опасность для римского могущества. Небольшие маневренные суда киликийских пиратов с одним рядом весел, называемые либурнами, послужили позднее прототипом для судов римского морского флота.

Согласно античным источникам, для устрашения врагов пираты вывешивали на реях флаги с изображением черепа или скелета — символов смерти. Тактика пиратов была проста. Обнаружив у побережья или в проливе между островами корабль, они подплывали к своей жертве и с кастели — высокой палубной надстройки своего

судна — прыгали на атакуемый корабль. Исход битвы решался, как правило, в рукопашной схватке с помощью меча и кинжала. Военные корабли римлян представляли большую опасность для пиратов. Римляне вынуждали разбойников принимать бой и побеждали благодаря превосходству в живой силе.

Киликийские пираты объединялись не только для разбоя на море, они и на суше жили общинами, руководствуясь собственными законами.

С высот киликийского побережья можно было обозреть морское пространство вплоть до самого Кипра. По побережью были установлены хорошо видимые издали сигнальные башни, с которых подавались сигналы о появлении добычи — торговых судов — или о приближении военных кораблей. Многочисленные маленькие бухты, защищенные скалами, служили идеальным убежищем для пиратских кораблей. Кроме того, в горах были построены недосягаемые для врага крепости.

Основной добычей пиратов были деньги, которые они получали в качестве выкупа за богатых пленников, а также в виде контрибуции, выплачиваемой пиратам портовыми и приморскими городами за обещание не причинять им ущерба.

Однажды по пути из Рима на остров Родос в руки киликийских пиратов попал Гай Юлий Цезарь. Он был изгнан как сторонник Мария, политического противника диктатора Суллы. По мнению учителей, у которых Цезарь изучал ораторское искусство, его мастерство было недостаточно высоким, и Цезарь решил воспользоваться изгнанием для совершенствования в ораторском искусстве у знаменитого ритора Аполлония, школа которого находилась на Родосе. И вот, когда парусник, на борту которого плыл Цезарь со свитой и рабами, миновал Фармакуссу — островок, находившийся близ скалистых берегов Карии,— около него появилось несколько галер. Благодаря своей быстроходности и точно выбранному курсу галеры вскоре окружили и остановили медлительный римский корабль. Без малейшего сопротивления он опустил паруса. Цезарь сохранял абсолютное спокойствие. Окруженный свитой и рабами, он сидел на палубе и читал. Когда пираты приблизились к нему и потребовали, чтобы он назвал себя, Цезарь на мгновение поднял взгляд на их предводителя и, не сказав ни слова, снова углубился в чтение. Тогда один из членов свиты знатного римлянина, врач Цинна, назвал пиратскому главарю

имя: Гай Юлий Цезарь. Гордый аристократ не отреагировал и на вопрос о величине выкупа, который он смог бы за себя предложить. Такое высокомерие разозлило разбойников. Они долго спорили о сумме. Когда они наконец сошлись на десяти талантах, Цезарь все еще хранил молчание. Разъяренный главарь пиратов удвоил сумму и крикнул римлянину: «Или 20 талантов, или...» Сумма выкупа была неслыханно велика. И вдруг пираты замерли от неожиданности. Молодой человек нарушил молчание и заявил, что ценить его так низко — оскорбление и наглость. Если бы пираты хоть что-нибудь понимали в своем ремесле, они потребовали бы 50 талантов! Пираты, разумеется, спорить не стали и с этого момента относились к аристократическому пленнику с чрезвычайной учтивостью. Они доставили его на свою базу. Здесь Цезарь занимался физическими упражнениями, писал стихи и составлял речи.

По вечерам он читал свои сочинения пиратам, чтобы проверить на них силу своего красноречия. По словам историка, морские разбойники не были покорены поэтическим творчеством пленника. Они просто смеялись над ним и называли римским дураком.

Цезарь в свою очередь платил им откровенностью. Он заявил, что после своего освобождения вернется и казнит всех пиратов до единого. Через 38 дней после пленения римлянина пираты получили известие, что выкуп за Цезаря, равный 50 талантам, оставлен у легата Валерия Торквата. Уже на следующий день Цезарь и его спутники были отправлены на корабле в Милет, где разбойникам и были выплачены деньги. Вновь обретя свободу, Цезарь с энергией, совершенно неожиданной и для пиратов, и для его политического соперника Суллы, принялся за осуществление своего плана наказания морских разбойников. Уже на следующий день после вступления на свободный берег Цезарь на четырех галерах, имевших на борту 500 воинов, внезапно напал на пиратов на острове Фармакусса и застиг их врасплох. Они не только не думали столь быстро вновь встретиться со своим бывшим пленником, но и были еще пьяны после оргии по случаю дележа добычи. Цезарь пленил около 350 пиратов и получил обратно свои деньги. Он потопил пиратские корабли и доставил пленников в Пергам, резиденцию римского претора Юния. Претора тогда не было в городе, и Цезарь не мог получить у него разрешения на казнь пиратов. Тогда он стал действовать

самостоятельно: приказал отобрать 30 вожаков, заковать их в цепи и привести к нему. Он напомнил им о своем обещании распять их на кресте. Однако, сказал он, в благодарность за хорошее отношение к нему во время плена он будет снисходителен: главарям, перед тем как их распять, перережут горло, а простые пираты будут задушены. Так и было сделано.

О том, с какой ненавистью относились после этого к римлянам киликийские пираты, сообщает Плутарх:

«Когда какой-нибудь пленник кричал, что он римлянин, и называл свое имя, они, притворяясь испуганными и смущенными, хлопали себя по бедрам и, становясь на колени, умоляли о прощении. Несчастный пленник верил им, видя их униженные просьбы. Затем одни надевали ему башмаки, другие облачали в тогу, для того-де, чтобы опять не ошибиться. Вдоволь поиздевавшись над ним таким образом и насладившись его муками, они наконец спускали среди моря сходни и приказывали высаживаться, желая счастливого пути, если же несчастный отказывался, то его сталкивали за борт и топили».

Попытка Рима уничтожить морской разбой с помощью военного флота под командованием Публия Сервилия окончилась неудачей. Пиратские либурны были маневреннее, чем тяжелые корабли римлян. Но как только военные корабли скрывались, сыны Киликии вновь выходили, захватывали их суда и брали пленных. Это сказывалось на жизни города. В 67 году до н. э. положение с хлебом в Риме столь ухудшилось, что сенат вынужден был поручить Гнею Помпею возглавить борьбу с пиратами и предоставил ему особые полномочия. Операция считалась настолько сложной, что для ее осуществления Помпей попросил дать ему три года. Он показал себя умелым флотоводцем. По его приказу было построено 500 либурнов, то есть кораблей такого же типа, как и те, на которых плавали пираты. Первоначально Помпей избрал местом своих действий западную часть Средиземного моря. Он разбил этот район на 13 округов и для каждого выделил командира, предоставив в его распоряжение соответствующее количество кораблей. Сам полководец принял командование над центральным флотом, который занял выжидательную позицию между Африкой и Сицилией.

Кроме флота, Помпей собрал армию из 12 тыс. пеших легионеров и 5 тыс. всадников. Армия должна была бороться с пиратскими поселениями на побережье. Вся

операция была им так хорошо продумана и организована, что уже через 40 дней он смог доложить сенату, что в западной части Средиземного моря с пиратством покончено.

Одержав эту победу, Помпей отправился на восток Средиземноморья, в район, где действовали киликийские пираты. Очевидно предупрежденные об успехах римского полководца, но уверенные в своем превосходстве, они вступили в открытый бой с римским флотом у Коракесия и были разбиты. По дошедшим до нас сведениям, морские разбойники потеряли в этом бою 1300 кораблей, 400 — достались победителям; 20 тыс. пиратов были взяты в плен, 10 тыс.— погибли.

Победитель показал себя снисходительным и дальновидным: он приказал казнить лишь несколько сот главарей. Остальных пиратов Помпей поселил на безлюдном побережье восточной части Средиземного моря, предоставив им возможность заниматься земледелием.

После этой крупной победы Помпея Кипр, Крит, Менорка и Мальорка добровольно признали господство Рима на море. Казалось, что отныне с пиратством в водах Средиземного моря покончено. Но и на сей раз пиратство выжило и лишь временно переместилось на окраину Римской империи.

Иллирийцы, жившие на далматинском побережье Адриатики, продолжали оставаться грозными разбойниками. Однажды, когда римская миссия обратилась с жалобой к владычице Иллирии по поводу захвата ее подданными римских кораблей, царица заявила: «Я не могу запрещать своим людям извлекать пользу из моря». Пунийские и греческие пираты также продолжали охотиться за римскими торговыми кораблями, и скоро пиратство вновь обрело прежнюю силу и превратилось в бо́льшую опасность для Рима.

Могущественная империя была ослаблена внутренней борьбой, соперничеством из-за власти после убийства Цезаря в марте 44 года до н. э. И пираты не преминули воспользоваться этим. Среди новых пиратских предводителей особое внимание привлекал Секст Помпей, второй сын Гнея Помпея, великого победителя пиратов. Снисхождение, с которым в свое время отнесся к побежденным его отец, привлекло к Сексту Помпею многих бывших пиратов и их потомков. Однако бо́льшая часть команд на его кораблях состояла из беглых рабов, которым Секст Помпей давал убежище и обещал свобо-

ду. Таким образом, очень скоро он стал располагать мощным пиратским флотом, с помощью которого сумел завоевать Сицилию, Сардинию и Корсику, а также блокировал морские пути в Рим. Это заставило Октавиана, преемника Цезаря, будущего императора Августа, заключить с Помпеем — предводителем пиратов — Мисенский договор в 38 году до н. э. Этот договор признавал за Секстом Помпеем право на владение захваченными территориями: Сицилией, Сардинией, Корсикой и Пелопоннесом, пока Октавиан и Антоний сохраняют за собой ранее оккупированные ими провинции. Кроме того, в договоре предусматривалась амнистия всем соратникам Помпея. Находящиеся у него на службе рабы были признаны свободными. Правда, Секст Помпей должен был дать обязательство больше не принимать к себе беглых рабов, а также поставлять в Рим пшеницу. Однако скоро пиратские корабли Помпея вновь стали грабить побережье Италии и препятствовать поставкам продовольствия в Рим. Снова городу стали угрожать восстания голодающих. А так как Помпей опять стал брать на свои корабли беглых рабов, Октавиан объявил борьбу с ним войной против беглых рабов и назначил Агриппу, известного уже в то время военачальника, командующим римским флотом. После того как Агриппа с большой энергией реорганизовал флот, усилил его новыми кораблями, в 36 году до н. э. у северо-восточной оконечности Сицилии состоялось крупное морское сражение между пиратами под предводительством Секста Помпея и римским флотом. Пираты были разбиты, лишь 17 кораблям удалось скрыться. Победа римского полководца была облегчена тем, что команды многих либурнов Помпея сдавались в плен, так как Октавиан обещал, что сдавшиеся в плен останутся свободными и будут зачислены в его армию. Сразу же после победы обещание было выполнено. Но вскоре по тайному приказу Октавиана 30 тыс. рабов были схвачены и возвращены прежним владельцам. Тысяча рабов, хозяев которых не удалось установить, были казнены.

После этой битвы Секст Помпей бежал в Малую Азию, где был взят в плен и убит. Так еще раз была ликвидирована угроза могуществу Рима. Римская империя не знала в дальнейшем подобной концентрации и военной организации пиратских флотов. Однако торговые корабли, плававшие в Средиземном море, подвергались разбойничьим нападениям отдельных пиратов.

ГЛАВА IV

РАЗБОЙНИЧЬИ И ЗАВОЕВАТЕЛЬНЫЕ ПОХОДЫ ГОТОВ, ВАНДАЛОВ И ВИКИНГОВ



По словам Юлия Цезаря, германцы не считали разбой великим грехом, если только он совершался за пределами их родового союза. Первое описание пиратских действий в бассейне Северного моря оставил нам римский историк Корнелий Тацит. В биографии «Жизнь Агриколы», опубликованной в 98 году н. э., он рассказывает, как германцы, насильно рекрутированные Римом, в 83 году н. э. убили в Британии римского начальника и инструкторов своей когорты и устроили побег. На берегу они захватили три лодки. Владельца одной из них они заставили быть лоцманом, а двух других убили. На этих суденышках германцы поплыли вдоль британского побережья и стали пытать счастья как пираты. По всей видимости, плавание было не только малоуспешным, но и таким тяжелым, что беглецы начали, как сообщает Тацит, поедать друг друга; вначале съели самого слабого, затем очередной жертвой становился тот, на кого выпадал жребий. В конце концов они покинули свои лодки, были пойманы и проданы в рабство.

Во II и III веках н. э. у германцев начали складываться прочные родовые союзы и возникать небольшие народности. Фризы и саксы, жившие на побережье, были хорошими кораблестроителями и мореходами. Они вели торговлю с прибалтийскими и скандинавскими племенами, совершали на своих кораблях морские походы для захвата сокровищ и рабов, которых затем продавали. Морская торговля и пиратство привели к накоплению богатств в руках родовой аристократии и способствовали разложению первобытного общества. Усиливалась власть вождей; племенная знать приобретала все большую силу и влияние. Вся эта верхушка стремилась к завоеванию новых земель и получению добычи, чтобы сделаться еще богаче и могущественнее. Совершая свои походы, родовые союзы германцев проникли в глубь Римской империи и вышли к берегам Средиземного моря. В 251 г. н. э. готы захватили и разграбили фракийский город Филиппополь. Спустя три года они вновь вторглись во Фракию и продвинулись до Фессалоники. Отсюда в период с 258 по 268 год н. э. они совершали морские разбойничьи походы в Грецию и на побережье Малой Азии, разграбив при этом большое количество городов, в частности Эфес, Никею и Никомедию. По сообщениям античных авторов, в пиратском походе готов, состоявшемся в 267 году н. э., участвовало 500 кораблей и более 100 тыс. человек.

В 406 году в ходе переселения германских народов вандалы перешли через Рейн. Сражаясь, они пересекли Галлию и в 411 году достигли южной Испании.

В 428 году вандалы избрали своим королем Гейзериха, который предпринял строительство кораблей по римскому образцу. На этих кораблях в 429 году вандалы переправились на побережье Северной Африки, погрузив на борт все имущество, включая лошадей и повозки. Согласно древним источникам, их было 80 тыс. человек. Гейзерих, к которому примкнуло также много готов и аланов, постепенно, но упорно продвигался на восток вдоль побережья, пока в 439 году не достиг Карфагена, который он и сделал своей столицей. Вандалы сравнительно легко завоевали Северную Африку, так как их поддержали рабы и колоны, восставшие против деспотии Рима.

Основной силой и основным источником средств существования вандалов являлся их флот. С его помощью они, отправляясь из Северной Африки, захватили Балеарские острова, Сардинию и Корсику, а также некоторые районы Сицилии. Вандалы совершали набеги на Италию и Грецию. Это вызвало недовольство властителей Восточной Римской империи (Византии), возникшей в 395 году при распаде Римской империи. Против вандалов был направлен флот под командованием адмирала Базилиска в составе 212 галер, на которые были посажены 70 тыс. человек. О численности флота вандалов данных не сохранилось. По имеющимся в исторических источниках сведениям, вандалы во время одного из перемирий напали на византийский флот. Вряд ли можно предположить, что эта история придумана византийцами для оправдания ужасного поражения, которое было нанесено их флоту. В результате победы вандалов большая часть североафриканского побережья отошла к Гейзериху.

Флот вандалов усилил пиратские набеги со своих новых и старых баз на берега Италии, Греции и Малой Азии. В 455 году Гейзерих напал на Рим, и две недели его войско грабило город. При этом были расхищены и уничтожены памятники христианской культуры, и позднее один епископ впервые употребил понятие «вандализм» для обозначения бессмысленного разрушения. Государство вандалов просуществовало до 534 года.

На побережье Северного моря обосновались германские племена — фризы, саксы, англы и юты, на северо-

западном берегу Балтийского моря жили датчане. Все они были смелыми мореходами, часто становились пиратами и нападали на Британские острова и северо-западное побережье Галлии. Датский историк Саксо (род. около 1150 г.) очень красочно рассказывает, как с развитием в скандинавском обществе феодализма усилился и морской разбой, которым занималась аристократия. Под пиратским флагом шла борьба за власть между представителями аристократических родов, в результате чего выделялись победители, становившиеся затем королями. Саксо приводит много примеров, свидетельствующих о том, что короли и аристократия занимались пиратством.

«Хелго, сын датского короля Хулдана, ставший позднее сам королем Дании, был страстным пиратом...»

«Халдан, король Дании, после трех лет правления, добровольно передал власть своему брату Харальду и, будучи буйной натурой, стал заниматься пиратским промыслом».

«Коллес, король Норвегии, и Хорвендил, герцог ютландский, жившие в одно время, оба были знаменитыми пиратами».

«Оло, по прозвищу Быстрый, норвежский принц, стал по приказу своего отца пиратом, чтобы очистить море от других разбойников. Он достиг такого могущества на море, что превзошел в силе и уничтожил 70 знаменитых морских разбойников, среди которых были благородные принцы, самых знатных из иих звали Бирвил, Гуирфил, Торвилл, Нефф, Орефф, Редуарт, Ранд и Эранд».

В конце VIII века в Британию вторглись викинги, или норманны, как их стали повсюду называть позднее. Поскольку они пришли с берегов Дании, в английской истории их называют также датчанами. Началом пиратских походов викингов считается нападение на монастырь Линдисфарн, состоявшееся 8 июня 793 года. Моиастырь, расположенный на острове у восточного побережья Шотландии и считавшийся в то время богатым, был беспощадно разграблен, сожжен, а обитатели его уничтожены. Вскоре последовали еще другие нападения на монастыри и церкви, и дело дошло до того, что в конце церковной службы верующие стали петь: «Боже, спаси нас от нормаинов!»

Если вначале норманны ограничивались ограблением английского побережья, то с середины IX века они стали захватывать целые области и там селиться. После захвата Шетландских, Оркнейских и Гебридских островов они

в конце концов аннексировали всю северо-восточную часть Англии. Они прошли до Фарерских островов и достигли Исландии, где также создали поселения. Норманны систематически опустошали европейское побережье. Они бороздили Балтийское, Северное, Средиземное и Черное моря и Атлантику. На своих быстрых ладьях входили они в устья рек и поднимались вверх по течению, пока не оказывались вблизи города, на который хотели напасть. Там часть из них похищала пасущихся лошадей, затем по условному сигналу норманны нападали на город одновременно с воды и с суши. Они предпочитали в качестве объектов грабежа церкви и монастыри, рассчитывая поживиться накопленными там сокровищами. Захватывали также и пленных, которых продавали в рабство на рынках различных европейских и азиатских государств. По дошедшим до нас сведениям, только во Франции и Нидерландах они захватили и продали в рабство более 10 тыс. человек. Если норманнам оказывали сильное сопротивление, они вступали в переговоры.

По Эльбе, Везеру и Рейну норманны проникали в Германию. В 854 году ими был разграблен Гамбург; в 994 году они вновь появились в устье Эльбы.

Известный хронист Адам Бременский, назвавший захватчиков-норманнов по-латыни «пиратес», писал об этом, в частности, следующее: «Когда викинги прошли вверх по Эльбе и вторглись в глубь страны, саксонские князья решили объединиться. Несмотря на недостаточную силу своих войск, они поджидали варваров, оставивших свои корабли возле Штаде. Бой был тяжелый, памятный и очень несчастливый. Храбро сражались обе стороны, но наши славные воины в конце концом признали себя побежденными. Викинги разбили все саксонское воинство».

Далее Адам Бременский пишет следующее: «Другие викинги, проплывшие по Везеру, опустошили землю Хадельн до Лезума и с большим количеством пленных прошли до Моора, что возле Глинштедта».

В заключение хронист сообщает: «С этого времени викинги постоянно совершали разбойничьи набеги в эти края. Все саксонские города были объяты страхом. Даже Бремен стал возводить мощный защитный вал».

Продвигаясь вверх по Рейну, норманны достигли Кёльна, Бонна и Аахена. Один из преемников Карла Великого хотел откупиться от нашествий и подарил норманнам город в устье Рейна. Норманны превратили его

в свою базу, и отныне им стало легче достигать немецких и французских рек.

Особенно сильно страдала от вторжений Франция. В 841 году норманны опустошили Руан, в 843 сожгли Нант, в 845 году разграбили Париж. По Луаре они продвинулись до Орлеана, а по Гаронне — до Тулузы.

В 882 году норманны появились на Маасе, в 883 году — на Шельде, в 884 году — на Сомме, а через год они снова стояли у Парижа, который безрезультатно осаждали в течение десяти месяцев.

Об этом втором нападении норманнов рассказывает в своем большом стихотворении, написанном по-латыни, французский монах Аббон из аббатства Сен-Жермен. По сведениям, которые он сообщает, 40 тыс. викингов приближались к Парижу по Сене. «Их кораблей,— пишет Аббон,— было так много, что на протяжении двух миль вниз по течению реки не было видно воды. После того как было отбито первое нападение, викинги разбили лагерь на сен-жерменском холме. С этого места они спустились, чтобы творить грабежи и убийства в окрестностях осажденного города, но проникнуть в город им не удалось».

Парижане извлекли урок из первого нашествия норманнов и в качестве преграды построили на реке сильно укрепленный мост. Это помогло защитникам выиграть время, и, когда перед Парижем появились деблокирующие войска, викинги отступили, так и не добившись успеха.

В 911 году норманны под предводительством Роллона завоевали территорию в устье Сены, которая позднее получила название Нормандии. Селившиеся здесь норманны очень скоро слились с местным населением, а со временем переняли его язык и обычаи.

После поражения скандинавских норманнов в Англии норманны, осевшие в Нормандии, в 1066 году под командованием Вильгельма Завоевателя на 1400 кораблях высадились на побережье Англии. 14 октября Вильгельм возле Гастингса одержал победу над королем англосаксов Гарольдом и провозгласил себя королем Англии.

Около 860 года северные разбойники, обогнув Иберийский полуостров, впервые появились в Средиземном море и опустошили берега Испании, южной Франции и Италии. Они продвинулись до побережья Северной Африки и Малой Азии и попытались даже напасть на Рим и Византию. После того как они укрепились на юге Ита-

лии и в Сицилии, папа в 1130 году провозгласил нормандского герцога Роберта II королем Апулии и Сицилии.

Декан монастыря Сан-Квентина рассказывает, как хитро действовали викинги при разрушении итальянского города Лукка:

«После того как норманны побывали в Пизе и Фьезоле, они повернули свои ладьи к епископскому городу Лукка, расположенному в устье Магры. Город был подготовлен к приходу викингов, и все боеспособные мужчины заняли позиции у ворот и городских стен. Однако штурма не последовало. Вместо этого у городских ворот появился безоружный предводитель викингов Хаштайн, а с ним несколько его приближенных. Предводитель выразил желание принять христианство и попросил епископа города совершить обряд крещения. Просьбу согласились выполнить, хотя и приняли необходимые меры предосторожности. Хаштайн был крещен и снова выпровожен за ворота.

В полночь к городским воротам с громкими криками приблизился большой отряд викингов. На носилках они несли тело якобы внезапно скончавшегося Хаштайна. Викинги объявили, что его последней волей было, чтобы его похоронили в соборе города Лукка. Разве можно было отказать в последней просьбе только что принятому в лоно церкви? Епископ приказал впустить в город безоружных людей и пронести покойника. Однако панихида не состоялась, так как перед алтарем Хаштайн вдруг воскрес из мертвых. Викинги схватили спрятанное в носилках оружие и набросились на тех, кто собрался слушать панихиду. Общая паника способствовала тому, что через городские ворота проникло в город все войско викингов. Лукка была опустошена и разрушена».

В Восточной Европе норманнов называли варягами. Кроме своих разбойничьих набегов, они занимались тут прежде всего торговлей, поставляя и «живой товар» через Константинополь или по Волге и Каспийскому морю в Иран и соседние с ним страны. Путь варягов из Скандинавии в Константинополь проходил через Финский залив, Неву, по Ладожскому озеру, реке Волхов, озеру Ильмень, реке Ловать, через часть Даугавы и дальше по Днепру — в Черное море.

Было бы несправедливым считать викингов только опасными морскими разбойниками. У них есть и заслуги перед историей. Во время своих отважных походов

викинги открыли Исландию, Гренландию, Северную Америку. Совершая плавания вокруг Европы, они освоили важный в транспортном отношении район, включавший в себя не только морские пути из Балтийского моря в Черное, но также и все крупные европейские реки. В последующие века эти магистрали сыграли решающую роль в торговле европейских народов с другими странами.

Решающее превосходство над противником викингам обеспечивали их разумно построенные ладьи и воинственность команд. Удалось реконструировать ладью викингов. Так, была тщательно обмерена ладья викингов, найденная в 1880 году вблизи фермы Гекстеда, и по этому образцу построено новое судно. В 1893 году экипаж из 13 человек за 40 дней совершил на нем парусный переход из Норвегии в Чикаго. Судно шло со скоростью до 10 узлов и великолепно вело себя даже в очень тяжелых погодных условиях Атлантики. Лодка водоизмещением 28 т имела 23,8 м в длину и 5,1 м в ширину. При высоте борта 0,9 м над водой глубина корпуса в средней части корабля составляла 1,75 м.

На каждой ладье у викингов была испытанная команда, которая несла две вахты по 40 человек. Одна вахта обслуживала 32 весла — с каждого борта ладьи по 16,— а также руль и паруса. Вторая в это время отдыхала.

Ладья имела 13-метровую мачту с полосатым четырехугольным парусом площадью около 70 м^2. Изображение головы дракона надевалось на форштевень только во время военных походов.

Викинги с малых лет воспитывались в духе старинных саг. В своих действиях они следовали обычаям завоевателей, согласно которым война, разбой и грабеж были делами героическими. Чаще всего они плавали отрядами, небольшими или крупными, и появлялись всегда неожиданно для неприятеля — смелые, жаждущие добычи и полные решимости одержать победу.

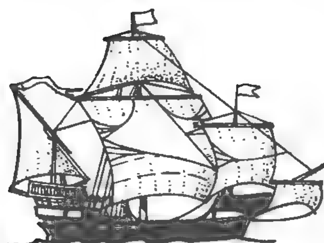
Достоверные сведения о законах жизни викингов отсутствуют. По свидетельству саг, каждый викинг являлся кровным братом своих товарищей по команде. За смерть товарища врагу мстили даже ценой собственной жизни. Добыча делилась поровну между всеми членами команды с учетом доли предводителей. Утаивание добычи вело к исключению из дружины. Викинги поддерживали в своих рядах строгую дисциплину. Любая новость непременно доводилась до сведения предводителя. Предводителями становились не по происхождению и не по

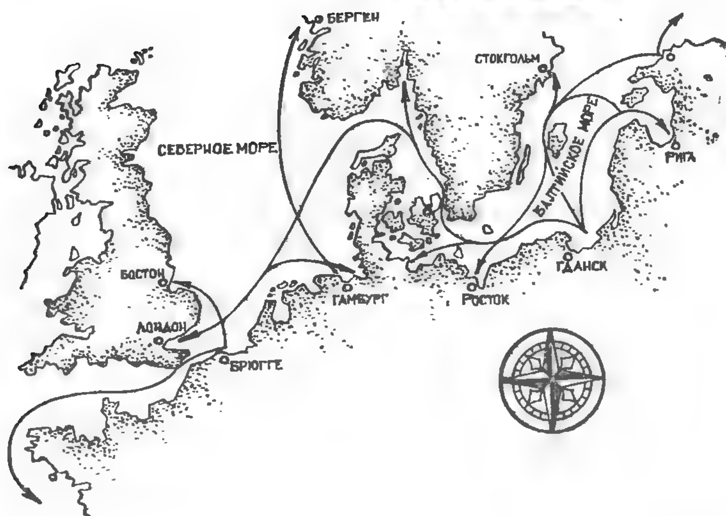
приказу, а по выбору членов дружины. Предводитель получал право принимать решения в соответствии с обычаями и правилами. Его решения не обсуждались.

Разумеется, походы викингов нельзя истолковывать на основании саг, тем более что их, как правило, создавали лишь спустя столетия. Современная историческая наука утверждает, что речь идет о делах и событиях, которые сопровождали процесс образования раннефеодальных государств в Европе. Только в исключительных случаях походы викингов приводили к длительной колонизации и давали начало государственным образованиям. Разбойничьи походы и торговые экспедиции, включая работорговлю, доставляли привилегированным слоям общества возможность обогащения, которой они в полной мере воспользовались в соответствии с законами и моралью своего времени.

ГЛАВА V

ПИРАТСТВО В СЕВЕРНОМ И БАЛТИЙСКОМ МОРЯХ





В те же времена, когда норманны наводили страх и ужас своими разбойничьими набегами и завоевательными экспедициями в глубь Европы, значительные размеры принял морской и прибрежный разбой в бассейнах Северного и Балтийского морей, откуда начинали свои походы викинги.

Обстановка в Европе того времени была сложной. Государство Каролингов распалось в результате внутренних раздоров. В Скандинавии образовались феодальные королевства, которые почти непрерывно враждовали между собой. Восточные славяне, совершавшие набеги на чужие берега, и сами были вынуждены сдерживать натиск датских и германских феодалов. Вместе с тем уже в X и XI веках между прибрежными государствами Северного и Балтийского морей шла оживленная морская торговля. Однако она постоянно нарушалась разбойничьими нападениями, охотой на людей и пиратством.

Автор одной исторической хроники пишет об этом времени: «Пиратство в Северном море, а также в других районах у датчан, шведов, норманнов, саксов, вендов, русов, англичан и шотландцев настолько усилилось, что от разбойничьих походов и набегов пиратов никто не был защищен ни на море, ни на суше. И если раньше пиратством занимались отдельные лица, то сейчас морской разбой стал делом целых наций и народов. Так, шведы грабили датчан и русов, датчане и норманны — англичан и саксов, венды — датчан, саксы — англичан и французов...» Но и это перечисление нельзя назвать полным. Непонятно, почему не упоминаются фризы, ибо они не только были хорошими мореходами и купцами, но и занимались морским разбоем, торговлей людьми. Они сопровождали на своих кораблях Карла Великого во время его военных походов против западных славян и саксов, поддерживали английских королей против норманнов, а союз фризских пиратов принимал участие в первом крестовом походе. В 1097 году пираты участвовали в сражении у Тарса.

Однако фризскому побережью также пришлось испытать тяжесть разбойничьих нападений. Около 1000 года в страну фризов вторглись датские и шведские пираты, называвшие себя «сжигающие в пепел». По преданию, это были два сильных разбойничьих отряда, один из которых насчитывал более 20 тыс. человек. Они разграбили и опустошили всю страну.

На южном побережье Балтийского моря наряду с торговлей опустошительные набеги на скандинавское побережье, и прежде всего на датские острова совершали славяне, ободриты (бодричи), лютичи и поморяне, которых хронист называет вендами. Они нападали на Готланд и Борнхольм, Фальстер, Лааланд и Ютландию, иногда даже на английское побережье. Во время набега на один норвежский город в 1135 году они захватили в плен 7 тыс. женщин и детей, которых через невольничьи рынки продали в рабство на восток. После того как в 1043 году датчане разрушили их первую базу на побережье — Эмбург, они передислоцировались на остров Рюген. Возле мыса Аркона, самой северной точки острова, откуда далеко просматривалось море, они построили крепость. В 1168 году она была сожжена датчанами. В 1187 году славяне совершили нападение на шведский город Сигтуна, разграбили его и вновь захватили много пленных, которых продали на невольничьих рынках.

Морская торговля между государствами, расположенными на побережье Балтийского и Северного морей, велась обычно через Ютландский перешеек. Лишь в редких случаях корабли огибали этот полуостров. Самым известным перевалочным пунктом для товарообмена на протяжении веков был Хайтхабу, датское купеческое поселение на юге Ютландии, защищенное двойным валом. В начале X века Хайтхабу стал шведским, с 934 по 938 год им владели немцы, затем снова датчане. Несколько раз город подвергался пиратским нападениям и разграблению. В 1066 году во время одного из таких нападений он был окончательно разрушен.

Разные источники подтверждают, что многочисленные пиратские экспедиции из Северного в Балтийское море проводились исключительно с целью охоты на людей. Во время частых тогда военных и разбойничьих походов люди считались самой главной добычей. При этом пленных не использовали как рабочую силу в стране победителя, а обычно продавали европейским или восточным работорговцам. Их обменивали на мечи, наконечники для стрел, украшения, вина, сукна, производившиеся в странах бассейна Северного моря, на украшения из средиземноморских стран, изделия из серебра и стекла, полудрагоценные камни, шелковые ткани и парчу. Из прибалтийских стран вывозились меха, воск, мед, сельдь и янтарь.

Одним из важнейших торговых центров того време-

ни был остров Готланд в Балтийском море. При раскопках здесь было найдено 40 тыс. арабских монет. Рынки часто размещались на островах. Это лишь отчасти объяснялось желанием купцов обезопасить себя от пиратских нападений, ибо и здесь не было защиты от морских разбойников. Другая причина — стремление воспрепятствовать побегам невольников.

Почти непрерывные захватнические войны, все больше расширяющий свои границы морской и прибрежный разбой в бассейне Северного и Балтийского морей привели во второй половине XI века ко всеобщему упадку морской торговли. Сократилось даже население в этом районе. Расположенные в устьях рек и удобные в транспортном отношении поселения купцов и ремесленников пытались защититься от пиратских нападений с помощью укреплений. Это был период появления целого ряда быстро растущих портовых городов. Например, Росток впервые упоминается как крепость Роцток в 1161 году в связи с походом датчан и саксов против ободритов. Под 1189 годом хронист упоминает о существовании здесь рынка, а в 1218 году крепость получает права города, как и незадолго до того — Любек. Подобно Ростоку, права города получили: в 1229 году Висмар, в 1234 году Штральзунд, в 1237 году Штеттин, в 1250 году Грайфсвальд.

В городах росло производство товаров для экспорта, и купцы постепенно стали расширять границы своей торговли. Тем самым они стали вытеснять с рынков других купцов, которые, как, например, фризы, являлись прежде всего торговыми посредниками.

Во избежание риска во время торговых экспедиций по морю купцы объединялись в товарищества, которые распускались при возвращении кораблей домой. Однако уже в начале XII века эти товарищества превратились в прочные организации, создававшиеся надолго. Возникли купеческие союзы, такие, как фландрская и кёльнская Ганза. Члены кёльнской Ганзы уже в 1157 году получили охранную грамоту от английского короля, который обещал им «обращаться с ними, как со своими собственными подданными и друзьями». В связи с общей ненадежностью транспортных путей, а также для защиты от разбойников всех рангов купцам Священной Римской империи было предоставлено право ношения оружия.

В начале XIII века оказалось, что купеческие товарищества были не в состоянии защищать свои интересы

у себя в стране и за рубежом. Ответственность по товарообмену в дальней торговле берут на себя города. Этот новый этап в развитии торговых отношений начался в 1299 году в Любеке, где собрались представители городов. По их решению простым купцам на острове Готланд запрещалось скреплять сделки собственными печатями. У каждого города была своя печать, которой и нужно было скреплять сделки купцов данного рода.

Однако вначале городам пришлось выдержать чрезвычайно тяжелые, а иногда даже военные столкновения со своими феодальными властителями. В 1226 году Любек получил статус вольного города, в результате чего на него перестала распространяться власть феодального князя и он подчинялся непосредственно монарху.

В XIII—XIV веках денег у феодалов хронически не хватало. Поэтому богатые города с их более прогрессивной экономической организацией в конечном итоге брали верх над князьями, хотя последние и стремились сохранить свою власть. Ради этого прибегали к самым разным мерам, вплоть до продажи датскому королю всего юго-восточного побережья Балтийского моря.

Экспансионистская политика, которую датские короли вели длительное время, подорвала экономику страны и поставила Данию на грань разорения. Недовольством и возмущением народа воспользовалась датская феодальная верхушка. Она изгнала короля. Страна погрузилась в пучину феодальных смут и анархии. В эти годы многие датские аристократы стали во главе разбойничьих банд и начали препятствовать нормальному судоходству в Балтийском море. В конце концов в 1338 году Любек, Висмар, Росток и Гамбург заключили союз с северогерманскими князьями и датским королем для совместной борьбы против пиратства в Балтийском и Северном морях. Бремен не присоединился к этому союзу, хотя в связи с постоянными разбойничьими акциями в устье Везера вынужден был временно закрыть свой порт. Он выплачивал фризам ежегодную дань и таким путем обеспечивал себе свободу устья Везера. Имеются документальные подтверждения того, что «на это хорошее дело» в 1312 году было истрачено 1400 марок серебром. Когда жители Гамбурга обратились к императору Карлу IV (1346—1378 гг.) с просьбой защитить их от разбойников на Эльбе, он отделался от них, дав им хороший совет поймать разбойников и наказать их по закону.

На севере Германии фактически не было королевской власти, ибо короли Священной Римской империи всю силу империи растратили в своих итальянских походах. Северогерманские князья не слишком серьезно относились к союзу с городами против пиратства. Многие из них тайно поддерживали пиратов и даже получали часть добычи. Датский и английский короли официально брали пиратов к себе на службу и тем самым усиливали свое морское могущество. Поскольку каперы должны были снаряжать свои корабли на собственные средства, было выгодно выдавать пиратам каперские свидетельства и репрессалии. Наличие их превращало ограбление торгового судна в законный военный акт. Таким образом в 1351 году возле Брюгге был захвачен и ограблен корабль из Грайфсвальда. Под давлением Ганзы капер был осужден фландрским судом. В ответ на это английский король выдал репрессалии против ганзейских купцов, ведущих торговлю в Англии.

Моряки германских городов также занимались пиратством. Грабя преимущественно английские суда в Северном море, они не упускали и других возможностей. Поэтому перед вооруженными отрядами на борту германских судов (когг) стояла двоякая задача: с одной стороны, они должны были грабить более слабые корабли, а с другой — защищать свои суда от нападений пиратов и каперов. Эти отряды были необходимые также и для защиты судов от разбойничьего населения побережья, когда корабль садился на мель или его выбрасывала на берег буря. Были нередки случаи, как в доганзейский период, так и в начале существования Ганзы, когда моряки соперничавших между собой городов захватывали и грабили корабли противника.

Ганза образовалась в XIII веке постепенно, из различных групп городов. Одну группу составляли рейнские города во главе с Кёльном как хозяйственным центром. В середине XIII столетия возникли вестфальский и нижнесаксонский союзы городов. В вестфальском союзе ведущим был город Дортмунд, а в нижнесаксонском — вначале Брауншвейг, затем Гамбург и Бремен. В конце XIII века образовался союз прусских городов, во главе которого стал быстро развивающийся Данциг. Несомненно, существование этих союзов способствовало развитию Ганзы, однако решающая роль все же принадлежала портовым городам юго-западного побережья Балтийского моря, так называемым вендским городам во

главе с Любеком, Висмаром, Ростоком и Штральзундом. В 1358 году в документе, принятом на собрании представителей городов, впервые было употреблено название «Германская Ганза», хотя в этот союз входили также и города других стран.

В важнейших зарубежных портовых и торговых городах — в Лондоне, Брюгге, Бергене (Норвегия) и Новгороде — Ганза имела постоянные конторы, которым были даны чрезвычайные полномочия. «Некоронованным королем» Ганзы был город Любек. Статус вольного города облегчал Любеку сохранение его ведущей роли в союзе, однако основу могущества города составляло его положение как морской базы для восточной экспансии германских феодалов. Все походы на восток по морю начинались здесь. Любек извлекал большую выгоду из своего географического положения, так как превратился в важнейший перевалочный пункт для товарооборота между Балтийским и Северным морями.

В XIV веке Ганза располагала уже значительным флотом в количестве около тысячи кораблей, способных одновременно перевезти 100 тыс. т груза. За год — морские перевозки осуществлялись только в летнее полугодие — перевозилось 300 тыс. т различных товаров, что по тем временам было весьма значительно.

В качестве кораблей Ганза использовала когги грузоподъемностью до 100 ластов, что соответствовало 200 тоннам. Когга представляла собой одномачтовое судно с большим четырехугольным парусом, деревянной обшивкой внакрой и почти прямым килем. В XIV веке вместо обычного тогда бокового руля на когге стоял уже руль, соединенный с ахтерштевнем. Когга являлась чисто торговым парусником, она не была приспособлена ни для перевозки пассажиров, ни для военных целей. Но на борту когг всегда имелось оружие и находились воины. Для ведения военных действий или для борьбы с пиратами когги подвергались переоборудованию, и такие суда называли «фредкоггами». В одном документе, датированном 1367 годом, сказано, что на борту каждой когги, предназначенной для войны с Данией, должны были находиться 100 вооруженных воинов, минимум двадцать из которых должны были иметь тяжелые арбалеты. Позднее для размещения такого количества людей когги стали снабжать специальными надстройками, расположенными на носу и на корме, так называемыми кастелями. В процессе развития когга превратилась в хольк,

или, как стали называться эти суда в обиходном языке, «хульк». Хульк представлял собой трехмачтовый парусник, способный одновременно взять на борт более 300 т груза.

Соответственно переоборудовав и переоснастивногги и хульки, снося палубные надстройки, пираты устанавливали вместо них на верхней палубе как можно больше орудий. Однако в принципе пираты старались избегать артиллерийских дуэлей, так как стремились захватить добычу невредимой. Методом действий пиратов была внезапность, исход сражения решался рукопашной схваткой в абордажном бою, поэтому многие предпочитали «шнигге», «шутте» — быстрые маневренные суда с неглубокой осадкой. На таких парусниках можно было беспрепятственно входить в устья рек и маневрировать, уходить от преследования более сильным противником по мелководью вдоль побережья.

Серьезную угрозу ганзейскому судоходству создавала борьба за политическое господство в скандинавских странах. Воюющие стороны — Дания и Швеция — занимались выдачей каперских свидетельств, и многие скандинавские и немецкие феодалы использовали эту возможность, чтобы поживиться быстрой и легкой добычей. И лучшим объектом для нападения был для них не вражеский капер, а ганзейская торговая когга. В результате ни один ганзейский корабль не мог безбоязненно покидать свой порт. Торговые союзы в поисках защиты были вынуждены обратиться к такому средству, как конвой (сопровождение торговых судов военными кораблями). Миссия обеспечения торговым судам безопасного плавания была возложена на фредкогги. Вооруженные акции ганзейских городов против пиратов не были успешными. Положение усугублялось еще и тем, что мекленбургские ганзейские города не могли оказать Ганзе поддержки, так как их правитель Альбрехт Мекленбургский был королем Швеции. Борьба в западной части Балтийского моря все больше превращалась в столкновения между пиратами датской регентши Маргариты и ганзейскими городами Ростоком и Висмаром. Оба города также стали брать на службу пиратов. Согласно хронике, они давали пиратам разрешение на вход в свои порты и свободную продажу награбленной добычи.

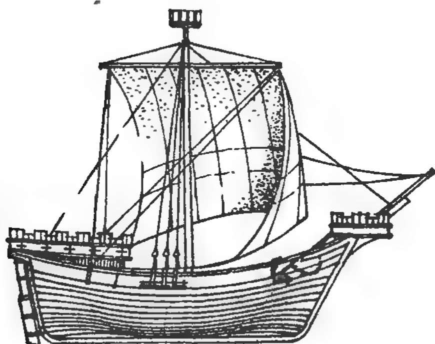
Ганзейские купцы тоже умели обеспечить себе долю в пиратской добыче или сами предоставляли корабли для морского разбоя. Но в конечном итоге пиратство на-

несло такой вред торговле Ганзы, что города вынуждены были начать переговоры о перемирии с Маргаритой. В 1382 году между Маргаритой и Ганзой было заключено соглашение, ограничивавшее действия пиратов в западной части Балтийского моря. Пираты устремились дальше на восток, где они стали наносить вред судоходству в районе между Данцигом и русским побережьем Ганза, Тевтонский орден и Маргарита создали объединенный флот из 14 кораблей под командованием Вульфлама из Сконе. Этот флот начал борьбу с морским разбоем. Наконец при посредничестве Маргариты и голштинских графов было достигнуто своего рода мирное соглашение между пиратами и Ганзой. В 1389 году Альбрехт Мекленбургский был наголову разбит датскими войсками и сам попал в плен. Маргарита достигла своей цели: Дания, Норвегия и Швеция подчинились ее главенству.

Исключением являлся лишь Стокгольм, который при активной поддержке Ростока и Висмара успешно сопротивлялся датской блокаде.

глава VI

ВИТАЛЬЕРЫ – КАПЕРЫ И МОРСКИЕ РАЗБОЙНИКИ





Битвы за Стокгольм вновь привели к быстрому расцвету пиратства в Балтийском море. Хронист Детмар из Любека пишет об этом в 1392 году: «В том же году собрался неукротимый народ из разных мест — городские заправилы, горожане из многих городов, ремесленники и крестьяне — и назвали себя братьями-витальерами. Они заявили, что хотят выступить против королевы Дании, чтобы помочь королю Швеции, который был ею пленен».

Победы датской королевы, ее стремление к экономическому объединению скандинавских государств представляли серьезную опасность для развития торговли Ганзейского союза. Так как Стокгольм являлся одним из членов Ганзы, Любек от имени союза взялся представлять интересы окруженного города. Ганзейские города Любек, Висмар, Росток, Штральзунд, Грайфсвальд, Данциг, Торн, Эльбинг и Ревель и, с другой стороны, герцог мекленбургский Иоханн, а также свергнутый шведский король Альбрехт Мекленбургский заключили союз. Поскольку с весны 1389 года Стокгольм был наглухо блокирован с суши, единственным путем связи с городом оставался морской. Чтобы обеспечить снабжение жителей Стокгольма всем необходимым, города, заключившие между собой вышеупомянутый союз, и Иоханн Мекленбургский от имени короля Швеции выдавали каперские свидетельства пиратам и капитанам кораблей с условием, что они прорвут блокаду и доставят продовольствие в голодающий город. «Виктуалиен» — значит «продовольствие, съестные припасы». Отсюда и происходит название «витальеры», под которым вошли в историю каперы, действовавшие от имени короля Швеции. Получение каперского свидетельства послужило многим пиратским капитанам долгожданным поводом для того, чтобы возобновить разбой под легальным прикрытием. Правда, некоторые из них в соответствии с полученным заданием действительно доставляли в Стокгольм продовольствие, а также причиняли большой вред торговле трех скандинавских стран. Однако большинство каперов, не задумываясь, нападали также и на корабли Ганзейского союза, который нанял их на службу. По этому поводу в упомянутой уже хронике Детмара говорится следующее: «Так, к сожалению, они наводили страх на всем море и на всех купцов: они грабили и своих и чужих, и от этого сельдь очень подорожала».

В 1395 году в ответ на действия городов Маргарита

освободила взятого ею в плен короля Альбрехта. Но положение от этого не изменилось к лучшему. Правда, некоторые представители аристократии, которые действительно выступали за освобождение своего правителя, вернулись в свои поместья. Однако большинство каперов после окончания официальных военных действий продолжали идти по пути пиратства. Среди них было много германских и скандинавских аристократов.

Все же в это время наметилось изменение социального состава пиратов. Среди них заметно меньше стало обедневших аристократов и возросло число пиратов из плебейских слоев городского и сельского населения.

Пиратство наносило ганзейской торговле в Балтийском море заметный ущерб, и это вынуждало союз принимать энергичные меры против морского разбоя. Висмар и Росток, долгое время поддерживавшие пиратов, закрыли для морских разбойников свои порты и рынки. Для охоты за пиратами города оснастили несколько специальных судов. Теперь вигальеры — пираты сохранили за собой это название — не щадили кораблей, принадлежавших их бывшим покровителям: Висмару и Ростоку. Скоро тюрьмы городов были переполнены пойманными пиратами, и, как написано в хронике, «палачи не справлялись со своей работой и брали себе помощников». Витальеров всегда приговаривали к смертной казни, всех без разбора — и капитанов, и матросов.

Витальеры не оставались в долгу. Они и раньше не брали за пленников выкупа, а, как правило, «заставляли их плыть домой», то есть просто топили. Теперь же и подавно не обходилось без жестокостей. Пиратские капитаны заталкивали своих пленников в пивные и селедочные бочонки, издевались над ними, а затем приказывали отрубать торчавшие из бочек головы. Известен рассказ о том, как однажды штральзундцы отплатили пиратам тем же. «Жителям Штральзунда удалось,— говорится в хронике,— захватить один из разбойничьих кораблей. После этого команду заставили также лезть в бочонки. Потом был объявлен приговор, согласно которому все, торчащее из бочек, должно было быть срублено палачом».

Во время беспощадных столкновений между ганзейскими городами и пиратами в западной части Балтийского моря Штральзунду особенно везло.

Так, в источниках того времени сообщается о многих успешных операциях штральзундских кораблей против

морских разбойников. В одной из таких операций в руки штральзундцев попал каперский капитан Мольтке, ставший морским разбойником, и сто его собратьев.

В этой ситуации, становившейся для витальеров все более критической, большая часть их из западной части Балтийского моря отошла в более безопасный район — к Висби на острове Готланд. Хотя Готланд и платил дань шведской королеве, он все же сохранил некоторую независимость. Как узловой пункт многих морских путей в районе торговых операций Ганзы, остров, бывший в период формирования союза одним из ганзейских поселений имел богатое и развитое хозяйство. Висби всегда ловко использовал свое положение на перекрестке торговых путей. Когда Вальдемар IV Датский в 1361 году разбил небольшое крестьянское войско острова, город вынужден был подчиниться набиравшему силу Любеку. Решение витальеров сделать Висби своей базой было мотивировано еще и тем, что ни Маргарита Датская, ни германские ганзейские города не пользовались у местного населения любовью. К этому следует добавить, что правитель Готланда Эрих, сын Альбрехта Мекленбургского, стремившийся захватить королевский трон Швеции, возобновил выдачу витальерам каперских грамот, и они вновь могли официально выступать как воюющие стороны.

Важным обстоятельством было и то, что жившие на Готланде ремесленники могли ремонтировать пиратские суда.

Совет города Висби проводил осторожную и ловкую политику, маневрируя между соперничавшими королями и герцогами, ганзейскими городами, среди которых не было единства, и витальерами, которые становились то каперами, то пиратами. Начальный период пребывания витальеров на Готланде был, очевидно, для них самым лучшим временем. Имея каперские свидетельства, они свободно грабили все датские и ганзейские суда. Город получал значительную выгоду от морского разбоя. Портовые склады Висби были полны. О богатстве пиратов и жителей города свидетельствует такой факт, как 525 кладов, найденных на Готланде. Почти все они состояли из большого количества серебра. Понятно, что и датчане, и Ганза искали путей уничтожения пиратского флота на его базе, вместо того чтобы обеспечивать для своих кораблей дорогостоящий конвой. Но они никак не могли согласовать свои планы. В 1396 году из Кальмара в на-

правлении Висби вышел флот датской королевы. В его задачу входило подстеречь и разгромить пиратов, не выпустив их из порта. Однако, подойдя к порту, датчане не обнаружили ни одной мачты. Они развернули свои корабли и взяли курс на Кальмар. Вдруг вдали показались суда, шедшие на всех парусах к Висби. Прежде чем датчане смогли разобраться, чьи это корабли, они были атакованы. Нападавшие оказались объединенным флотом прусских ганзейских городов и Любека под главенством Данцига. В намерения этого флота входило уничтожить витальеров, по возможности не дав им выйти в море.

Произошла ожесточенная схватка между датским и ганзейским флотами. Когда датчане заметили ошибку и попытались остановить сражение, ганзейцы сочли это военной хитростью и продолжали бой. Не верили они даже показаниям пленных. 74 кальмарца были выброшены за борт уже после битвы. Победоносный ганзейский флот вошел в Висби. Здесь наконец ошибка стала явной, и теперь любекцы, которые были против нападения на датские корабли, выместили свой гнев на своих союзниках из Данцига. Началась резня на улицах города между воинами Любека и Данцига. Когда позднее витальеры вернулись на свою базу, они узнали, что выиграли морское сражение, не приняв в нем никакого участия.

Витальеры не раз предпринимали разбойничьи походы по политическим мотивам. После образования Северного союза в 1397 году, во главе которого по желанию Маргариты стал ее внучатый племянник Эрих, они попытались захватить Стокгольм, находившийся в руках Ганзы. Тем самым они намеревались поддержать притязания на шведский престол Эриха Готландского. Но такую цель преследовали, по-видимому, лишь немногочисленные представители шведской и мекленбургской аристократии, сохранявшие еще значительное влияние в качестве вожаков витальеров. Остальная же масса пиратов думала только об ограблении богатого Стокгольма. Так или иначе, в 1397 году витальеры снарядили флот из 42 кораблей, имевших на борту 1200 вооруженных воинов. В июле флот поднял паруса и покинул Висби, взяв курс на Стокгольм. Свен Стуре, шведский аристократ и неоспоримый предводитель витальеров Готланда, затевая эту экспедицию, рассчитывал на поддержку многих недовольных в Северном союзе. И действительно, витальерам почти удалось вновь овладеть Стокгольмом. Глава города, Альберт Руссе, уже подумывал о сдаче. Но

тут внезапно умер Эрих, оставшийся на Готланде. Смерть правителя острова вызвала распри среди пиратских главарей, что нарушило согласованность их действий. Блокада Стокгольма была прорвана.

Эта неудача завершает период господства витальеров в Балтийском море. Новых каперских свидетельств ожидать было не от кого. Оставалось вернуться к обычному морскому разбою. Но тут в борьбу с пиратами включилась еще одна сила: Тевтонский орден. Эта организация обедневших феодальных землевладельцев, ориентировавшаяся на захват земель на востоке, тоже была членом Ганзы. Орден и ганзейские города договорились концентрированным мощным ударом уничтожить пиратов на их базе Висби. Ганза защищала при этом свои интересы: стремилась обезопасить морскую торговлю. Орден же имел более широкие экономические цели, а именно — овладение Готландом и расширение сферы своего влияния на востоке. На это он и направил все свои силы. Флот ордена и прусских ганзейских городов состоял из 80 кораблей, имевших на борту 5 тыс. человек. Командовал им магистр ордена Конрад фон Юнгинен. Битва была назначена на 31 марта 1398 года. Момент для нападения выбрали удачно: корабли витальеров, скованные льдом, еще не выходили из порта, а с моря атака была уже возможна. Высадка произошла южнее Висби, у Фестергарна. Витальеры не могли противостоять высаженному десанту. Колонны рыцарей и воинов с осадными машинами и пушками двинулись от Фестергарна в сторону Висби. Высадив на побережье людей и снаряжение, к Висби направились также и корабли, чтобы блокировать город с моря. Нападающим удалось обеспечить полную внезапность операции.

Орден провел также очень хорошую моральную подготовку своих рыцарей. Операцию против витальеров превозносили как своего рода крестовый поход. При этом тевтонские рыцари завуалировали свои захватнические цели. Среди населения Готланда им удалось посеять сомнения и неуверенность. Все это обеспечило успех. До нас дошел документ, в котором Конрад недвусмысленно благодарит население Висби за помощь, оказанную при взятии города.

Сообщают, что витальеры в течение длительного времени успешно защищали городскую стену и укрепления, отбивая атакующих рыцарей, и только при содействии населения осаждающим удалось продвинуться к центру

города. Однако и здесь витальеры продолжали ожесточенно защищаться. Магистр Конрад был вынужден заключить перемирие с вожаком витальеров. Готланд перешел «на вечные времена» к Тевтонскому ордену. Витальерам была предоставлена свобода, и Свен Стур на своих кораблях покинул бухту и отплыл в открытое море. Сколько оставалось витальеров — неизвестно, предполагают, что около 2 тыс. человек.

Витальеры распались на несколько групп, каждая из которых самостоятельно выбирала новые районы для пиратских действий и надежные укрытия для кораблей. Свен Стур и другие пиратские вожаки из аристократов вышли из игры, заключив мир с Маргаритой Датской.

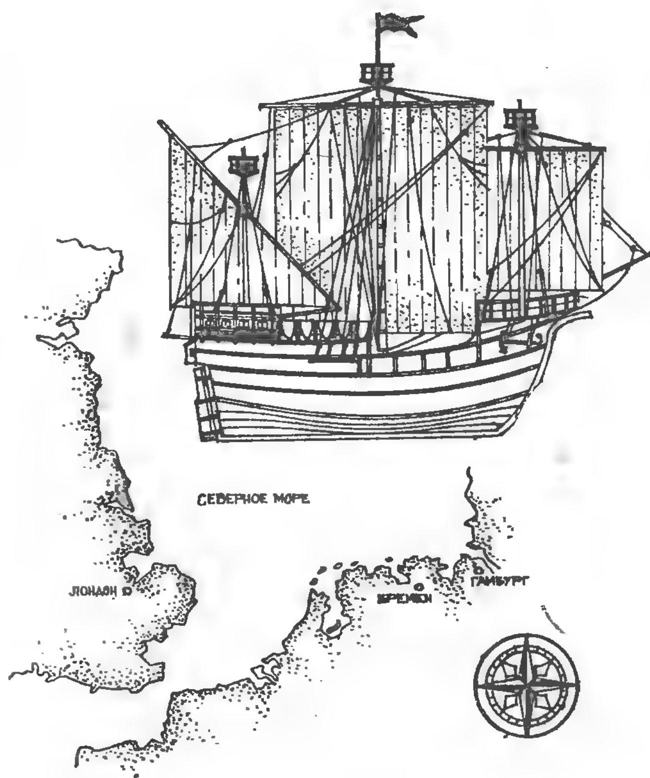
Часть витальеров передислоцировалась дальше на восток, в Ботнический и Финский заливы. Отсюда они доходили до устья Невы, опустошая ганзейские поселения и нападая на корабли ненавистных им купцов.

Более значительная часть витальеров под командованием новых вожаков и с новым девизом: «Друзья бога и враги всего мира» — отправилась на запад.

В Северном море наступила эпоха пиратов-ликеделеров. Именно с этим периодом связаны имена Годеке Михеля, Клауса Штертебекера, Вихманна и Вигбольда, овеянные легендами.

ГЛАВА VII

ЛИКАДЕЛЕРЫ – „ДРУЗЬЯ БОГА И ВРАГИ ВСЕГО МИРА"



Витальеры без стеснения занимались морским разбоем. Район их действий простирался от Финского залива до Ла-Манша, а базы располагались не только на Готланде, но и на островах, принадлежащих Дании, на германском побережье Северного и Балтийского морей.

Когда наступил открытый разрыв между Ганзой и витальерами и города, принадлежавшие к союзу, закрыли свои порты для пиратских кораблей, витальеры, не пожелавшие отправиться на Готланд, стали искать новые убежища. Почти идеальными в этом отношении оказались в юго-западной части Балтийского моря острова Рюген и Хиддензее в проливах Бельт и Зунд, а также выступающий далеко в море полуостров Дарс. С северной оконечности острова Рюген и полуострова Дарс хорошо просматривалось море, и несколько кораблей было достаточно, чтобы контролировать все судоходство между восточной и западной частями Балтики. Многочисленные бухты и заливы служили превосходными стоянками для кораблей. Через Грейфсвальдский залив было удобно держать связь с материком и рынками.

Несомненно, остров Рюген являлся пиратской базой. Здесь было пристанище предводителей ликеделеров пиратов Штертебекера и Михеля. Их не упоминают в документах, рассказывающих о витальерах на Готланде, тем не менее любекцы и англичане неоднократно обвиняли их в морском разбое.

Мы не располагаем данными о том, существовала ли связь между пиратами Рюгена и Готланда. Принято считать, что пираты, действовавшие между Ютландией и Борнхольмом, были самостоятельной группой, которая на юго-западном побережье Балтийского моря организовала братство ликеделеров — «равнодольных». По-видимому, в 1394 году была проведена операция Ганзы против ликеделеров. Правда, она окончилась неудачей из-за противодействия прусских ганзейских городов.

Влияние вожаков из аристократических слоев было у ликеделеров не столь сильным, как у витальеров. На их обычаи повлияла, видимо, внутренняя организация одного из датских товариществ морских разбойников, располагавшего примерно двумя десятками кораблей. Бывшие владельцы корабля, если это не были корабли, захваченные в бою, получали в качестве вознаграждения восьмую часть добычи. Перед боем пираты должны были исповедаться священнику и покаяться в своих грехах. Затем они причащались, чтобы, примирившись с богом, очи-

стившись от грехов, приготовиться к новым пиратским акциям. Они не брали с собой на борт ни денег, ни драгоценностей. Их груз состоял из оружия, провианта и минимального количества вещей личного пользования. Все, что могло стать помехой в плавании или помешать в бою, оставалось на берегу. Во время вахты они зорко следили за морем, а сменившись, спали на орудиях. Во время плавания пираты вели себя скромно и трезво, азартные игры запрещались. Трусов они изгоняли и, проявляя в бою большую храбрость, обычно одерживали победу над противником. Каждую операцию пираты тщательно готовили.

Основным противником ликеделеров были другие морские разбойники, с которыми они сражались, чтобы отобрать их добычу. Однако отобранное отнюдь не возвращалось первоначальным владельцам, а равными частями распределялось среди самих пиратов. Капитан получал столько же, сколько и рядовой матрос. Пленные получали пищу и одежду и освобождались по прибытии в ближайший порт. Если ликеделерам не хватало средств для оснащения кораблей после долгой зимней стоянки, они брали все необходимое у населения, обещая за это половину добычи.

Первая часть девиза ликеделеров — «Друзья бога...» — свидетельствовала о том, что они верили в справедливость своих принципов и действий. Вторую часть их девиза — «... и враги всего мира» — следовало, очевидно, понимать в духе изречения «Pirata hostis humani generis», то есть как угрозу богатым и сильным мира сего.

Ликеделеры, как и витальеры, оказывали ганзейским городам военную и другую помощь в их спорах с конкурентами. Эти их действия были направлены в первую очередь против Англии и Дании. Не случайно английский король провозгласил именно Ганзу ответственной за разбойничьи действия пиратов. Он приказал конфисковать ганзейские когги в английских портах и потребовал от Ганзы возмещения стоимости английских кораблей, потерянных в результате разбойничьих действий германских пиратов.

На это пираты ответили великолепной операцией. Они появились с большими силами в Данцигской бухте, овладели стоявшими там английскими судами и увели их в свои тайные стоянки.

То обстоятельство, что жертвами пиратов становились также и ганзейские суда, в большей степени следует

отнести за счет самой Ганзы, не отличавшейся ни постоянством, ни единством действий в отношении пиратов. Если Ганзе это было нужно, она выдавала морским разбойникам каперские свидетельства против английских или датских судов. Но вслед за этим она могла заключить с той или другой стороной союз против пиратов. Часто случалось и так, что одни города Ганзейского союза оберегали разбойников и помогали им, а другие в то же время вели с этими пиратами борьбу. Пираты ловко использовали эти противоречия, чтобы выстоять в трудной борьбе.

Простой пиратский капитан был не в состоянии ориентироваться в обстановке с такой же быстротой, с какой в ходе политических интриг бывшие друзья становились врагами, и наоборот. Поэтому если в море пиратам попадалась ганзейская когга, а свидетелей при этом не было, то коггу захватывали и грабили.

Перебазирование ликеделеров из Балтийского в Северное море по времени совпало, очевидно, с передислокацией готландских витальеров. Вероятно, отдельные корабли ликеделеров уже ранее достигали фризского побережья во время каперских плаваний в Северном море, когда они нападали на английские суда. Ровная береговая линия и трудная для навигации прибрежная полоса моря были удобны для деятельности пиратов. Их излюбленными портами стали Аурих, Мариенхафе, Эмден. Северная часть Фризии состояла в то время из большого числа мелких феодальных владений, правители которых постоянно враждовали между собой. Они же занимались интенсивным морским и прибрежным разбоем. У фризов пиратство считалось почетным занятием, достойным настоящих мужчин. Главными их жертвами на протяжении веков были бременские корабли. В 1397 году город Бремен вновь добился заключения договора с фризами. За 10 тыс. рейнских гульденов фризские правители обязались в дальнейшем не нападать на корабли Бремена. Тем не менее захваты бременских судов не только продолжались, но и участились, а кроме того, жертвами пиратских нападений все чаще и чаще становились в Северном море корабли и других ганзейских городов.

Фризы твердили о своей невиновности и клялись, что соблюдают заключенные договоры, с ликеделерами не сотрудничают, что те только пользуются их портами. И поскольку ликеделеры — свободные люди, они не обязаны давать им, фризам, отчет в своих действиях... В дей-

ствительности же правители восточной Франции ловко использовали свои преимущества, не вступая в конфликт с ганзейскими городами. Так, пробст Хиско из Эмдена, казалось, во многом шел навстречу гамбуржцам. А в действительности он наряду с графом Конрадом II Ольденбургским, родной сын которого принадлежал к ликеделерам, и фризским князем Кено тен Броком, выдавшим дочь замуж за знаменитого адмирала ликеделеров Штертбекера, был крупным покровителем пиратов. В восточной Фризии ликеделеров насчитывалось до полутора тысяч. Зимой они разбредались по всей стране и приносили деньги в деревни. За необходимое им снаряжение они платили золотом и серебром, а их товары хорошо покупались на рынках. Ликеделеры одаривали бедных, делали крупные вклады в церкви и разные благотворительные учреждения.

Когда ганзейские города почувствовали, что ликеделеры на фризском побережье стали серьезной опасностью для их торговли с Англией и Норвегией, они начали предпринимать экспедиции против пиратов. Борьба ганзейских городов с ликеделерами была трудной. Они выставили против пиратов 3500 воинов, однако не было ни четкого руководства, ни концентрированных действий, и потому городам удалось добиться лишь частичного успеха. 25 июля 1399 года на совещании Ганзы в Любеке было принято решение о борьбе против пиратов-ликеделеров. Королева Дании Маргарита в полном согласии с Ганзой направила письма графу Конраду II Ольденбургскому, предводителю фризов Кено тен Броку, а также многим городам, предостерегая всех их от дальнейшего покровительства ликеделерам. В 1400 году состоялась экспедиция против ликеделеров Фризии. Однако на стороне Ганзы принимали участие только города Гамбург и Любек.

Вторая экспедиция в устье Везера, которой командовал бургомистр Гамбурга Шокке, принесла также только частичный успех.

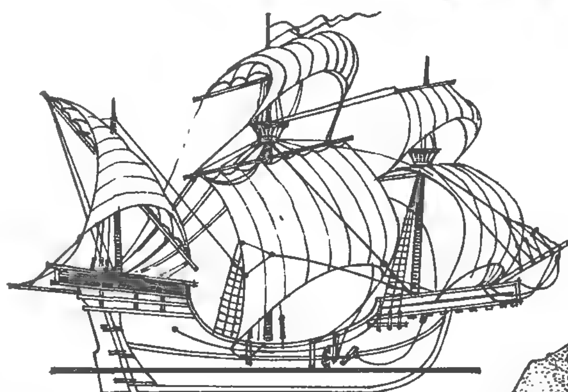
На базах, расположенных на побережье восточной Фризии, ликеделеры оставались только в зимние месяцы. За это время они ремонтировали и оснащали корабли, запасались провиантом перед выходом в море, пополняли команды. С наступлением навигации в Северном море при нормальных погодных условиях — в начале марта — пираты перемещались на свою главную летнюю базу на красном скалистом острове Гельголанд. С этой

выгодной позиции они могли вовремя заметить суда, выходящие из устья Везера и направляющиеся в Балтийское море, Англию и Фландрию. На Гельголанде пираты запасались пресной водой, а у местных рыбаков покупали свежую рыбу. Так как возле Гельголанда были обширные мели, а также из страха перед пиратами, купеческие корабли, как правило, не подходили близко к острову. И все же штурманы большинства кораблей, чтобы определить местоположение своего корабля и не располагая в то время надежными средствами навигации, старались обнаружить на горизонте высокие красные скалы Гельголанда. Эскадры пиратов, обычно две порознь, направлялись к устью Эльбы и Везера, чтобы подкараулить и захватить корабли, идущие из Гамбурга и Бремена. Свидетельства того времени дают возможность представить стратегию пиратов: треть пиратских кораблей обычно находилась в засаде и захватывала добычу, другая треть выжидала на острове и вокруг него, а треть — размещала добычу на фризских базах, доставляла туда раненых и ремонтировала суда и такелаж. Это не давало ганзейским городам возможности покончить с пиратами одним ударом.

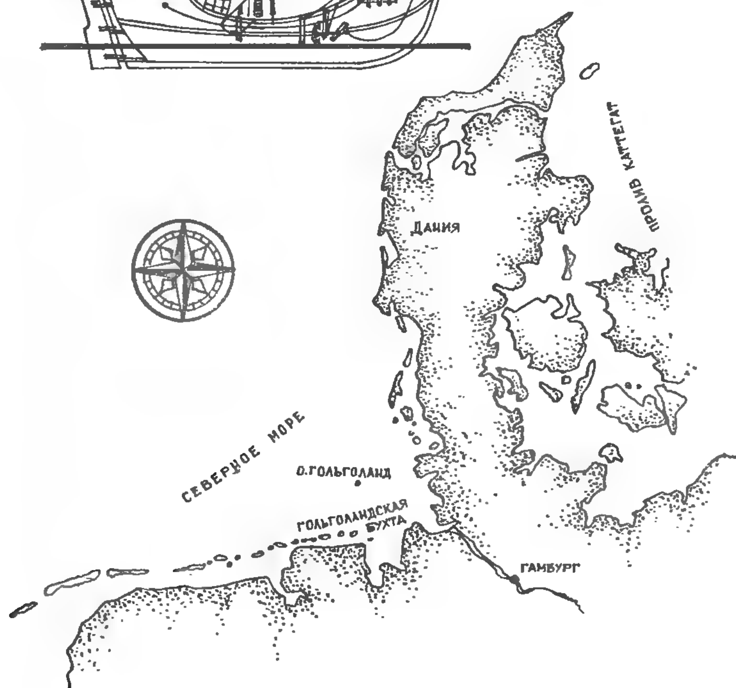
Гамбуржцы достигли решающего успеха, когда в 1401 году им удалось разбить Клауса Штертебекера у Гельголанда и взять его в плен. Этот успех был развит, когда в конце лета этого же года в нижнем течении Везера гамбуржцы захватили также Годеке Михеля и Вигбольда.

Глава VIII

КЛАУС ШТЕРТЕБЕКЕР. ГОДЕКЕ МИХЕЛЬ И ДРУГИЕ







Клаус Штертебекер и Годеке Михель несколько столетий жили в памяти немцев, обитавших на побережье Балтийского и Северного морей. Жизнь и деятельность этих двух предводителей ликеделеров, а также их смерть на площади в Гамбурге описаны в исторических документах. Правда, достоверные сведения об этих морских разбойниках все-таки немногочисленны и не дают возможности подробно изложить события, характеризующие их жизнь и деятельность. Имя Штертебекера — Клаус — часто заменяется другими именами; фамилию эту носят очень многие жители побережья, и все это порождает путаницу в исторических свидетельствах. Различно писали имя и фамилию Годеке Михеля (и Михель, и Михельс, и Михаэлис, и Готтфрид Михаль). Так что нельзя ручаться за точность имеющихся биографических данных.

Жизнь и смерть обоих предводителей ликеделеров, а также их командиров Вигбольда и Вихманна, послужили темой для многих песен, баллад, поэтических и прозаических произведений.

Наряду с многочисленными драмами и сказаниями, посвященными Штертебекеру и Михелю, особое внимание привлекает незаконченный роман Теодора Фонтане «Ликеделеры», который, будь он дописан, явился бы, по словам Томаса Манна, «историческим романом большого художественного значения». Посетив несколько раз Мариенхафе, служивший в XIV в. убежищем пиратов, Т. Фонтане в 1895 году приступил к работе над произведением, которое, по словам самого автора, «отличается от всего, написанного мною, и вообще от всей предшествовавшей литературы... Материал с его средневековой морской романтикой, в котором ясно ощутима социал-демократическая струя, влечет меня чрезвычайно».

На поставленный ликеделерами социальный вопрос Фонтане отвечает в заключительной фразе своего романа: «В церкви витает дух Штертебекера, а дух ликеделеров витает надо всем миром».

Курт Бархельс (Куба) написал «Легенду о Клаусе Штертебекере». Автор представляет жизнь и борьбу ликеделеров как своего рода социальный протест угнетенных слоев города и деревни. Бархельс рассказывает, что Штертебекер родился в XIV веке в Рушвице, возле Сагарда, на острове Рюген и был сыном батрака. Однажды в споре он убил барона Путлица и его управляющего. Вместе с девушкой, служанкой барона, он сел в рыба-

чью лодку и уплыл в море. У берегов Рюгена его подобрал корабль ликеделеров, которым командовали Годеке Михель и Вихманн.

В историческом романе «Братья-витальеры» Вилли Бределя Клаус Штертебекер — крестьянский парень, живший недалеко от Висмара. Как-то он нанялся к рыбакам ловить сельдь. При возвращении из рейса команда когги взбунтовалась, и Клаус был избран вожаком восставших. Учитывая, что теперь дома или в любом другом ганзейском порту им грозило бы суровое наказание, Штертебекер и его товарищи решили заняться пиратством.

Исторических доказательств, подтверждающих какую-либо из этих версий о происхождении Штертебекера, до сих пор не найдено. Не обоснована документально и воплощенная в популярной пьесе двадцатых годов «Буря над Готландом» версия Эма Велка, считающего Штертебекера обедневшим сельским аристократом из Мекленбурга или Померании.

Место рождения и происхождение Клауса Штертебекера остаются неизвестными. В числе мест, где, возможно, родился знаменитый пират, источники называют наряду с Гамбургом еще более дюжины городов и деревень Мекленбурга, острова Рюген, Ганновера и Фризии. Наиболее вероятными можно считать те предположения, которые связывают его происхождение с Верденом и Висмаром. Согласно выпущенному в 1718 году географическому «Описанию обоих герцогств — Бременского и Верденского», «Михаэлис и Штертебекер приказали выдолбить в домской церкви (в Вердене) специальную нишу возле подпорной арки и поместить туда их герб». К сожалению, ниши собора, в которых размещались гербы, не сохранились. По преданию, Штертебекер завещал соборному капитулу города Вердена целое состояние, так называемый «пасхальный дар», из которого выплачивались пособия нуждающимся. Использование его прослеживается через несколько веков.

В штрафной книге города Висмара в 1380 году упоминается о жестокостях некоего Николао Штертебекера, а в 1400 году в том же Висмаре пирату Иоханну Штертебекеру выдают охранную грамоту. Очевидно, это и есть тот предводитель ликеделеров, который получил известность под легендарным именем Клауса Штертебекера.

Что касается Годеке Михеля, то в легендах и народных преданиях его жизнь занимает не так много места,

как жизнь Штертебекера, хотя Михель, будучи старше своего соратника, являлся главным предводителем «равнодольных».

В упомянутом уже «Описании обоих герцогств — Бременского и Верденского» утверждается: «Знаменитый морской разбойник Готке Михаелис — местный уроженец, из Дауэльзена,— вместе со своим приятелем Штертебекером и другими пиратами получил по заслугам в Гамбурге».

Хотя это и не доказано документально, можно смело утверждать, что Михель и Штертебекер являлись главарями пиратской братии Балтийского моря уже до 1394 года. Оба они упоминаются как пиратские вожаки в Любекской хронике 1395 года и в обвинительном акте англичан, возлагающем на них ответственность за нападение на английские корабли в период с 1394 по 1399 год. В документах названы: один раз Годеке Михель и Клаус Шельд, затем в пяти случаях Михель, Шельд и Штертебекер и, наконец, в девяти случаях — только Михель и Штертебекер.

Разумеется, Михель и Штертебекер не держали у себя на борту летописцев. Если оказалось возможным установить целый ряд исторических фактов о деятельности витальеров и их высокопоставленных вождей, то лишь потому, что витальеры оказывали очень важные услуги королям, князьям и Ганзе. С предводителями витальеров заключали договоры и союзы, их отпускали на свободу, когда они терпели поражения, как это имело место на Готланде. Совсем иначе дело обстояло с ликеделерами. Об их попытках установить в своей среде равноправие, об их вождях, об их борьбе против богатых мы узнаем почти только из устных преданий, из сказаний и легенд, созданных простым народом. Лишь немногие исторические факты попали в документы. Эти факты зафиксированы врагами ликеделеров, «сильными мира», и относятся они не к периодам, когда пираты оказывали услуги, а к тому времени, когда их помощь уже не была нужна и от ликеделеров нужно было поскорее отделаться. Поэтому нам почти ничего не известно и о том, как удалось гамбургскому сенату одержать победу над Клаусом Штертебекером и Годеке Михелем.

Весной 1401 года, как говорит легенда, на второй год своей женитьбы на дочери фризского князя Кено тен Брока, Клаус Штертебекер раньше обычного покинул свою зимнюю стоянку во Фризии и направился на Гельголанд.

Поэтому на его судах не было добычи. А Годеке Михель находился не у Гельголанда со Штертебекером, но, вероятно, занимал со своими кораблями удобную позицию у устья Везера. Гамбургский сенат принял решение в 1401 году окончательно покончить с пиратами. С этой целью зимой был снаряжен флот, командование которым было поручено членам городского самоуправления Шокке и Ланге. Самым сильным кораблем флота была «Пестрая корова» (позднее он назывался «Пестрая корова Фландрии»). Это был новый корабль, построенный по особому распоряжению нового гражданина Гамбурга, уроженца Голландии Симона ван Утрехта. «Пестрая корова» и стала флагманским кораблем. Командовал ею капитан Херманн Ниенкеркен. Сам Утрехт, как доносит легенда, не принимал участия ни в руководстве операцией, ни в командовании кораблем.

Сколько людей и кораблей участвовало в битве с обеих сторон, осталось неизвестным: либо адмирал Шокке не делал письменного отчета, либо его доклад потерян.

По преданию, гамбуржцы подошли к Гельголанду в сильном тумане. Когда они бросили якорь на достаточно далеком расстоянии от кораблей Штертебекера, на воду была спущена шлюпка. В нее сел штурман «Пестрой коровы», подошел к главному кораблю ликеделеров и закрепился у его кормы. Когда шлюпку окликнул вахтенный матрос, переодетый рыбаком штурман ответил, что он только разогревает еду на огне. Однако на самом деле он расплавил свинец и залил им рулевые соединения корабля. Корабль потерял маневренность, и гамбуржцы смогли взять его на абордаж.

На борту разразилась ожесточенная схватка между «равнодольными» и гамбуржцами. Гамбуржцам никак не удавалось захватить Штертебекера. Всех наседавших на него врагов он валил наземь ударами своего огромного меча. Тогда гамбуржцы пошли на хитрость. Сверху, с реи, они набросили на Штертебекера сетку, которая сковала его движения, и лишь таким образом смогли его схватить.

Большое сражение между кораблями ликеделеров и гамбургским флотом имело место в действительности. Об этом свидетельствуют сохранившиеся казначейские счета того времени, в которых наряду с наградой в 80 серебряных марок, предназначенной адмиралу Шокке, упоминаются большие затраты на ремонт судов, получивших повреждения во время этого сражения.

Как уже говорилось, данных о потерях с обеих сторон мы не имеем. В гамбургской хронике упоминается о 40 убитых со стороны ликеделеров, но о собственных потерях гамбуржцы не сказали ни слова. Очевидно, после захвата корабля Штертебекера пиратскому флоту удалось отойти, ибо, несмотря на то, что ликование было огромное, гамбуржцы смогли доставить в свой порт только 73 пленных. Казнь Штертебекера и его товарищей состоялась 20 октября 1401 года.

О том, как проходил устроенный советом города Гамбурга суд над Штертебекером и его товарищами, об их смерти народ также создал свою версию. Процесс над ликеделерами действительно длился почти полгода, это подтверждается казначейскими счетами, хранящимися в гамбургском городском архиве. Каждый обвиняемый получил слово для защиты. По преданию, Штертебекер выступил как защитник бедных и мужественно принял всю вину на себя. Народное сказание говорит об этом так: «Штертебекер был славный малый. Бедным давал, у богатых брал». Легенда повествует о том, что была исполнена последняя просьба Штертебекера: сохранить жизнь тем из его товарищей, мимо которых он сумеет пробежать после того, как ему отсекут голову. Легенда утверждает, что, будучи уже обезглавленным, Штертебекер пробежал мимо одиннадцати своих соратников. Только когда палач подставил ему ногу, обезглавленное тело упало на землю.

После смерти Штертебекера в народе создали песню, которую в различных вариантах пели на немецком побережье Балтийского и Северного морей в течение столетий. От первоначального ее текста до нас дошла только первая строфа. Текст песни на литературном немецком языке, состоящий из 26 строф, датируется 1550 годом. Однако этот сохранившийся текст не соответствует полностью оригиналу, а содержит чужеродные добавления. В гамбургском листке «Вольный стрелок» в 1851 году были напечатаны пять строф песни, которая по своей простоте может быть отнесена к одному из сохранившихся народных вариантов песни о Штертебекере:

Штертебекер и Годеке Михель
Вдвоем разбойничали на море,
Пока это не надоело Богу
И он не покарал их.
Штертебекер воскликнул: «Ну что ж!
В Северном море мы будем как в доме своем,

Поэтому немедленно туда поплывем.
И пусть богатые гамбургские купцы
Теперь беспокоятся за свои корабли».
    И они стремительно отправились в путь,
    Подгоняемые своей пиратской целью.
    Рано утром у острова Гельголанд
    Они были схвачены и обезглавлены.
«Пестрая корова» из Фландрии
Подняла их на рога и порвала в куски.
Их привезли в Гамбург и отрубили им головы.
Палач Розенфельд спокойно
Отрубил буйные головы этим героям.
Его башмаки утопали в крови,
Которую и внуки его смыть не смогли.

Власти Гамбурга не удовлетворились победой над Штертебекером. После восстановления кораблей, принимавших участие в сражении у Гельголанда, гамбургский флот продолжал операции против ликеделеров. Теперь гамбуржцы хотели захватить Годеке Михеля. После пленения своего вице-адмирала Годеке Михель стал более активен, чем прежде, однако и гамбуржцы после ожесточенной битвы у Гельголанда стали осторожнее. Поздним летом состоялось второе крупное сражение гамбурского флота с кораблями ликеделеров, которое происходило в нижнем течении Везера. И об этой битве мы не имеем никаких достоверных сообщений, так что даже неизвестны ни день, ни месяц этого сражения, ни то, как оно развивалось. Хронист говорит о событии лишь в нескольких словах: «Затем вскоре, в том же году, когда произошла битва у Гельголанда, называемого здесь «Святая земля», гамбуржцы вторично отправились в море и схватили восемьдесят витальеров и их главарей — Годеке Михаэля и Вигбольдена. Среди награбленной ими добычи были обнаружены мощи св. Винсента, которые были в свое время похищены из какого-то города на испанском побережье. Разбойников доставили в Гамбург, где они также были обезглавлены и их головы были насажены на колья рядом с другими».

Главнокомандующим гамбуржцев снова был Николаус Шокке, на этот раз вместе с членом городского совета Енефельтом. Среди командиров гамбургских кораблей хроника называет Симона ван Утрехта, Херманна Ниенкеркена и Вернера фон Юльцена.

Несмотря на то что гибель обоих великих вожаков явилась большим ударом для ликеделеров, пиратство в Северном и Балтийском морях не прекратилось.

Это был период, когда морская торговля Ганзы переживала небывалый расцвет, а постоянные политические столкновения и войны, в связи с которыми выдавались каперские грамоты, превосходно стимулировали морской разбой. Так, например, в 1407 году ликеделеры воевали против Голландии на стороне своих фризских покровителей. В 1426 году голштинские графы в споре за герцогство Шлезвиг выдавали ликеделерам каперские свидетельства для борьбы против датского короля Эриха.

Однако насколько неискренним и втайне враждебным всегда было отношение ганзейских городов к ликеделерам, можно судить по многим примерам. В 1428 году Ганза в войне против Дании выставила флот в количестве 26 корбалей и армию численностью 12 тыс. человек. Среди членов судовых команд находились 800 представителей ликеделеров. Они захватили Фемарн, разграбили Берген и разбили норвежский флот. В то же время другие ганзейские города вели с ликеделерами борьбу, как с пиратами. Еще в 1403 году ганзейские города Данциг и Любек предпринимали военные походы против пиратов. В 1408 году гамбуржцы обезглавили на площади предводителя ликеделеров Плукераде и девять его товарищей, взятых в плен бургомистром Букстехуде.

В 1433 году Симон ван Утрехт, ставший тем временем членом городского правления Гамбурга, вместе со своими коллегами Лангхе, Мельтцингом и Люнебургом был назначен командующим гамбургским флотом, насчитывавшим 21 корабль. Он получил приказ вторгнуться в устье Эмса и вместе с сильной сухопутной армией взять город Эмс, чтобы ликвидировать последний оплот ликеделеров во Фризии. Вновь были обезглавлены как разбойники 40 ликеделеров, а их головы насажены на колья.

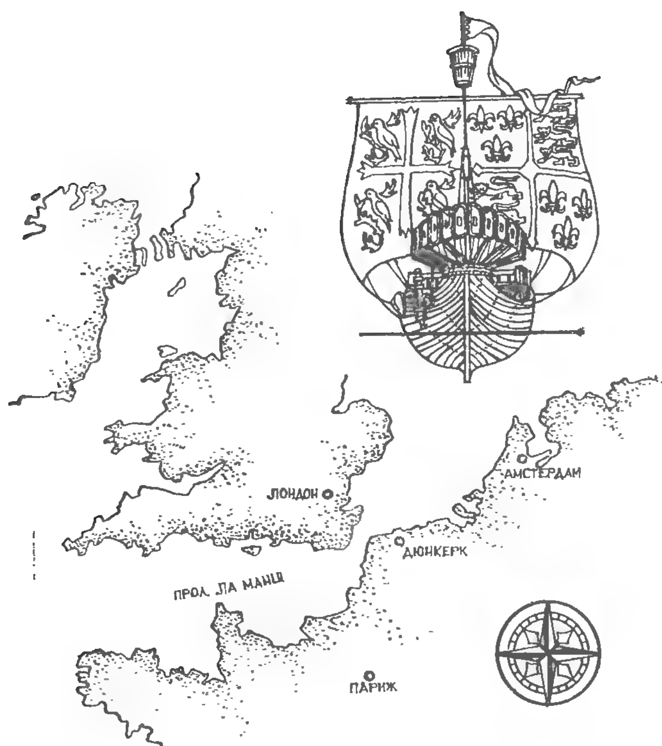
Однако уже в 1438 году Гамбург и Бремен вновь вербовали пиратов для войны против Голландии и Зеландии. Весьма примечательно обращение Бремена к невоюющим ганзейским городам, в котором говорилось, что бременские пираты будут относиться к кораблям этих городов как к вражеским, если у них на борту окажутся товары из Голландии или Зеландии. Это означало, что пираты служили одним ганзейским городам против других. Бременский сенат выдавал каперские свидетельства

на таких условиях: две трети добычи причиталось каперу, а одна — шла в пользу сената.

Нанимаемые Бременом каперы, как всегда, не отличали друга от врага. В Ла-Манше или Зунде они останавливали все купеческие суда. Под предлогом, что те якобы везут голландские товары, пираты забирали любую ценную добычу, не обращая внимания на то, под каким флагом шел корабль. Самым известным предводителем ликеделеров этого последнего периода их деятельности был Ганс Энгельбрехт, который у берегов Швеции захватил 13 голландских кораблей с товарами на сумму 34 тыс. рейнских гульденов.

ГЛАВА IX

ПИРАТСТВО В ПРОЛИВЕ ЛА-МАНШ



Имя знаменитого капера ганзейских времен Пауля Бенеке связано с каравеллой «Петер Данцигский».

Это был необыкновенный корабль, и он считался первой каравеллой Севера. Размеры его были почти вдвое больше размеров местных судов — хульков: длина составляла 43 м, ширина 12 м, а грузоподъемность равнялась 800 т. Это был трехмачтовик с прямым вооружением на фок- и гротмачтах и косым парусом на бизани. Площадь парусов, расположенных только на главной мачте высотой 32 м, составляла 552 м².

Около 1462 года этот корабль пришел в Данциг из Франции. Во время стоянки в Данциге в его грот-мачту ударила молния. Счет, представленный Данцигом за ремонт судна, по всей вероятности, был настолько велик, что французские владельцы отдали корабль в залог. Так «Пьер Ла-Рошель» превратился в «Петера Данцигского». Он был укомплектован 17 пушками, 50 матросами и 300 солдатами. Командование кораблем было поручено Бернду Павесту, который получил задание вести каперскую войну против Англии. Однако Павест большую часть времени находился вместе с кораблем в порту Брюгге, и поэтому вскоре его сменил на посту командира Пауль Бенеке. Бенеке обеспечивал безопасность ганзейских когг, имевших богатый груз на борту, плававших в Брюгге или дальше по Ла-Маншу [1]. Кроме того, он занимался каперством в самом проливе и у восточных и западных берегов Англии. Бенеке захватывал корабли, забирал добычу и, как всякий пират, аккуратнейшим образом вешал на реях пленных. Однажды ему посчастливилось захватить в плен английского короля Эдуарда IV и вместе с ним лорд-мэра Лондона, сбежавших из Англии в связи с междоусобицами периода войны Алой и Белой розы и направлявшихся в Нидерланды.

В конце концов Ганза передала Бенеке командование всем военным флотом. С отрядом кораблей он появился у восточного побережья Англии, высадил на берег войска и вынудил Англию заключить мирный договор. Тем самым Бенеке доказал, что он был не только верным капером и внушавшим страх пиратом, но и выдающимся флотоводцем, как и, на одно столетие позже, знаменитый пират Фрэнсис Дрейк, состоявший на службе у английской королевы.

---

[1] У автора везде: *Английский канал,* как это принято на немецких картах.— *Прим. ред.*

Поскольку Бенеке умер не от руки палача, как большинство пиратов, а спокойно кончил жизнь на улице Хайлиген-гайст-гассе в Данциге, военные успехи в качестве капера и адмирала Ганзы заслоняют его деятельность как пирата. Однако дерзкие пиратские действия привлекли внимание даже папы Сикста IV, который в одном из посланий обвинял в пособничестве пиратам тех, кто укрывал Бенеке. Пауль Бенеке выследил в порту Брюгге флорентийскую галеру «Св. Фома», имевшую очень ценный груз на борту. При этом его нисколько не смущало, что находившийся на корабле груз состоял исключительно из церковного имущества и что между ганзейскими городами и Флоренцией был мир. В каперской грамоте Бенеке не было и намека, который давал бы ему право нападать на этот корабль. Бенеке действовал исключительно как пират, пользуясь правом сильного. Когда «Св. Фома» покинул порт и вышел в открытое море, Бенеке напал на него на своем «Петере Данцигском». Капитан флорентинского судна решил вначале, что немец ошибся, и указал ему на свой флаг. Однако Бенеке крикнул в ответ, что он может спустить свой флаг, и тогда не будет причины для протеста. Завязался абордажный бой на борту флорентийского корабля, во время которого 13 флорентийцев были убиты и 100 человек ранены. Потери Бенеке в этой схватке остались неизвестными. Были захвачены огромные ценности, стоимость добычи пиратов на современные деньги исчисляется многими миллионами. Самый дорогой предмет, захваченный среди прочей добычи, Бенеке подарил церкви св. Марии в Данциге. Это был алтарь работы Ханса Мемлинга с изображением Страшного суда. Остальную добычу у него купили купцы из ганзейских городов. «Св. Фома» стал плавать под ганзейским флагом, однако вскоре был захвачен французскими кораблями и за 12 тыс. гульденов возвращен первоначальным владельцам.

О том, как жители Данцига относились к пиратству, когда оно угрожало жизни или кошельку богатых горожан, сообщается в одной из глав «Хроники удивительнейших событий XV столетия», которая озаглавлена так: «75 пиратов, обезглавленных в 1458 году в Данциге за один ден».

«Ионас Матцкен, датчанин, и Ян Хайнриксен, швед, презрев свои дворянские звания, стали морскими разбойниками,— повествует хронист.— Они считали, что нет более удобного способа быстро разбогатеть, чем разбой и

несправедливость; явление, столь привычное в нашем мире. Этим преступным делом они особенно успешно занимались все лето 1458 года. В это время капитан и гражданин Данцига по имени Ханс Вайнрих имел несчастье попасть в лапы этих пиратов, когда проходил через Зунд на своем корабле с богатым грузом. Как только об этом стало известно в Данциге, город немедленно отправил на поиски пиратов несколько судов, которые заранее были подготовлены для такого дела. Посланные корабли обнаружили нечестивых разбойников у Борнхольма как раз в тот момент, когда те собирались завладеть любекским кораблем. Когда к ним направились наши корабли, пираты не очень обрадовались, оставили в покое любекский корабль и приготовились к отчаянному сопротивлению. Они имели два хорошо вооруженных корабля, а также парусник, принадлежавший прежде Данцигу. Этот парусник, захваченный в проливе Зунд, был укомплектован молодой и неопытной командой, и поэтому сразу сдался. После этого наши посланцы так решительно напали на два пиратских корабля, что много людей было убито и ранено. А когда наши приготовили свои абордажные крючья, разбойники не стали дожидаться схватки и сдались. Но этим они добились только отсрочки, но не отмены казни. По прибытии в Данциг они предстали перед судом, 75 человек были осуждены на смерть — им отрубили головы. Среди казненных были и оба главаря. Приговор был приведен в исполнение 14 сентября 1458 года на площади Доминика. Отрубленные головы были насажены на колья и выставлены на берегу для устрашения других пиратов. Остальные, менее виновные разбойники были изгнаны из страны, а находившийся среди них доминиканский монах был передан в монастырь, чтобы подвергнуться там соответствующему наказанию».

Ла-Манш и юго-западное побережье Англии, где действовал Пауль Бенеке, подобно Северному и Балтийскому морям, были излюбленным местом деятельности пиратов. Связь материка с Британскими островами поддерживалась тогда только по морю, через пролив проходили все корабли, плывущие из Балтики и из Северного моря в западном направлении, а также суда, огибавшие Иберийский полуостров и идущие дальше в Средиземное море, и, конечно же, суда, направляющиеся обратным маршрутом.

Так как английские короли не только не боролись с пиратством, но даже поддерживали его, пираты безраз-

дельно контролировали морские просторы вокруг Англии, пока несколько английских городов не объединились для борьбы с пиратскими набегами. Пять приморских городов: Гастингс, Ромней, Хит, Дувр и Сэндвич, к которым позднее присоединились Винчелси и Рай, заключили союз с целью очистить юго-восточное побережье Англии от разбойников и обеспечить безопасные подходы к своим портам. В качестве вознаграждения за это английская корона предоставила им право грабить все неанглийские суда, проходившие через пролив. А так как сами города и их капитаны-каперы трактовали это право достаточно широко, их жертвами часто становились и английские купцы. Тогда некоторые портовые города в свою очередь стали действовать против кораблей союза. Происходили бесчисленные схватки, и разбой разгорался все сильней и сильней.

Западное побережье Англии также являлось местом пиратских операций. И здесь города вели борьбу с морскими разбойниками, направляя каперов к французскому побережью, в сторону Бретани. Так как население Нормандии на разбой отвечало разбоем и тоже занималось пиратством, не хуже англичан, то скоро снабжение Британских островов продовольствием и необходимыми товарами оказалось под угрозой. Разбойничьи действия французов и англичан друг против друга, совершавшиеся как с разрешения королевских особ, так и без оного, наносили одинаково большой ущерб купцам обеих сторон. Английский король даже стал выдавать купцам репрессалии — документы, дававшие право на возмещение убытков за счет купцов Франции. Это вызвало такой дикий разгул пиратства, что уже ни один корабль, независимо от национальной принадлежности, не чувствовал себя спокойно при встрече с другим кораблем.

Первым известным пиратом в английских водах был беглый монах Ойстас, по кличке «Бич канала». В течение семи лет, с 1205 по 1212 год, он грабил и убивал по заданию английского короля Иоанна Безземельного. Затем он счел возможным освободиться от королевской опеки и перестал отдавать причитающуюся двору часть добычи. Однако наряду с французскими Ойстас грабил также и английские торговые корабли, вызывая недовольство английского короля и гнев английских купцов. Его переговоры о получении у короля Иоанна новых каперских грамот окончились неудачей, и Ойстас перешел на службу к французам. Его новые покровители скоро

поручили Ойстасу командовать флотом, предназначенным для нападений на английское побережье. В 1217 году этот флот был разбит англичанами на широте Сэндвича, а сам командующий попал в плен и был обезглавлен на борту своего корабля.

История пиратства в проливе Ла-Манш содержит интересную главу о пирате-женщине. В 1343 году французский пират Оливер де Клиссон был казнен за разбой и государственную измену. Тогда его пиратское ремесло наследовала его жена, известная под девичьим именем Жанна де Бовиль. Вместе с нею пиратствовали и два сына де Клиссона. На трех совместно действовавших кораблях они не только нападали на торговые суда, но и проникали в порты, где грабили городские храмы. В отместку за смерть своего мужа Жанна убивала или просто бросала за борт всех пленных мужчин.

В 1360 году в Англии был учрежден Высший адмиралтейский суд, которому было вменено в обязанность следить за всеми преступлениями, совершаемыми на море, и наказывать виновных. Однако судьи нередко бывали заодно с пиратами, вступали с ними в незаконные сделки. В доказательство этого можно привести судьбу Джона Хоулея, члена парламента, адмирала западного побережья и «королевского комиссара по подавлению пиратства». Начало его деятельности было замечательным. Он был из Дартмута, города, который сильно страдал от нападения французских пиратов. С согласия английского короля Хоулей собрал флотилию из кораблей, принадлежавших его родному городу, и отправился к берегам Франции. Здесь он навязал французам морское сражение и захватил 34 вражеских корабля. За это король назначил его заместителем командующего королевским флотом.

Хоулей воспользовался пожалованным ему титулом и правами для того, чтобы заняться морским пиратством в собственных интересах. По этой причине он лишь в том случае выступал против пиратов, если ему нужно было избавиться от нежелательных конкурентов. Его жертвами становились французские, испанские и итальянские суда. Однако, когда рядом не оказывалось свидетелей, он не брезговал и английскими кораблями.

Чрезвычайно удачливым пиратским вожаком того времени был также Гарри Пэй, которого часто именовали Аррипэй. Район его действий охватывал французское побережье пролива Ла-Манш, Бискайский залив и про-

стирался до Гибралтара. По преданию, в самом для него успешном году под его началом находилось более 15 кораблей, с помощью которых он захватил 120 кораблей под одним только французским флагом. Как и многие другие пираты, Пэй грабил и портовые города, где его особенно прельщали своими богатствами церкви.

Пиратство в проливе Ла-Манш приняло в конце концов такие размеры, что английский король Генрих IV заключил договор с Испанией и Францией, по которому все три стороны обязались больше не приглашать пиратов к себе на службу. С пиратством нужно было бороться сообща, за поимку морских разбойников выплачивались крупные суммы. Но в отличие от Франции и Испании у Генриха IV не было достаточно сильного военного флота, с помощью которого он мог бы выполнять этот договор в пределах английских вод. Поэтому английские пираты предпочитали впредь нападать на собственные торговые суда, а не на французские и испанские, как они это делали раньше.

Чтобы выйти из создавшегося положения, Генрих IV стал выдавать каперские свидетельства пиратам против пиратов, чтобы они уничтожали друг друга. Плавание в этих местах стало таким опасным, что ганзейские когги, а также корабли итальянских морских городов, проходя через Ла-Манш, брали на борт вооруженные команды.

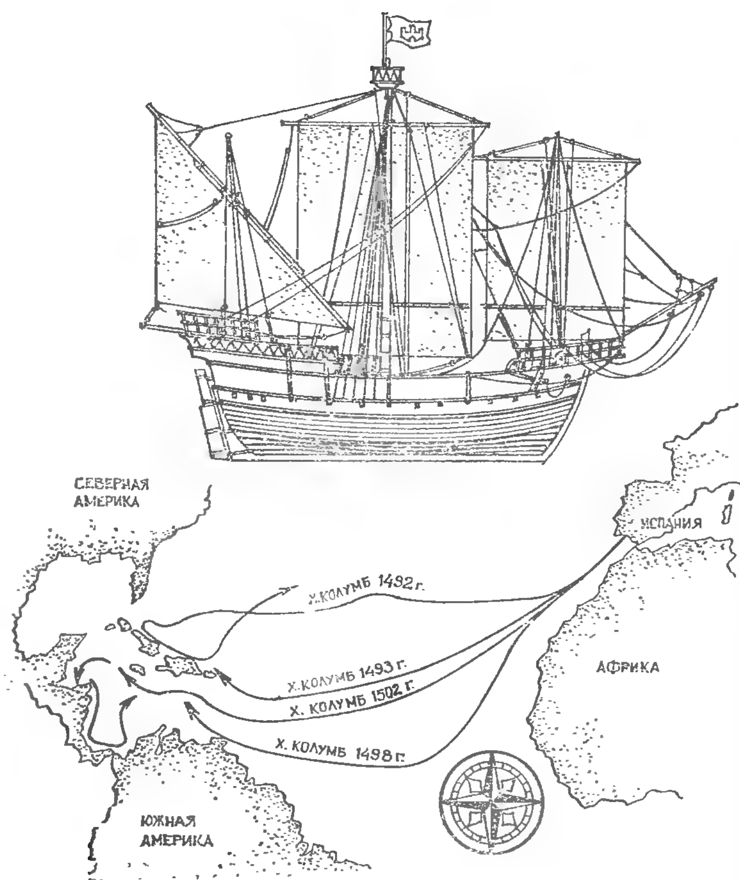
Генрих V объявил пиратство государственной изменой и запретил выдачу каперских свидетельств. Однако через два года после этого решения он, как и Генрих IV, возобновил выдачу каперских грамот для борьбы с пиратами. Пиратство в Англии казалось неискоренимым.

В 1536 году вышел новый закон по борьбе с морским разбоем. Его неукоснительное выполнение принесло ощутимый успех. За первые два года действия этого закона пиратов было повешено больше, чем в предшествовавшие три столетия. В Вэппинге был создан для казней специальный док, где пиратов вешали таким образом, что во время отлива они едва касались ногами воды, а во время прилива оказывались под водой.

Однако решительный конец пиратству в Северном и Балтийском морях, а также в проливе Ла-Манш положили не законы и казни, а перемещение линий морских перевозок в Атлантику, которое произошло после открытия Америки.

ГЛАВА X

ЧТО КОЛУМБ ИСКАЛ В АМЕРИКЕ?



Согласно традиционному представлению, Колумб является героем, открывшим Америку и возвестившим начало новой исторической эпохи. Менее известно, что, став жертвой дворцовых интриг, он был брошен в тюрьму и умер в нищете, почти забытый своими современниками.

Известно, что Колумб искал морской путь в Индию по заданию испанской короны. Но почему в книге, посвященной истории морского пиратства, необходимо упомянуть и о Колумбе? Отнюдь не стремление исследовать земной шар заставило государей той эпохи снаряжать морские экспедиции, не эта благородная причина побудила Христофора Колумба проложить путь в Америку, Васко де Гама достичь Индии, обогнув Африку, Фернана Магеллана совершить кругосветное путешествие. Изначально это были экспедиции по заданиям соответствующих правителей с единственной целью: обогатиться, захватить золото, серебро, пряности, рабов. История повторялась: уже за несколько тысячелетий до этого таким же промыслом с теми же целями занимались египтяне, финикийцы и греки, а также вандалы и викинги. Однако теперь эти «открытия» сопровождались гораздо большими жестокостями и даже беспощадным порабощением и искоренением целых народов. Все это делалось под сенью креста, с благословения папы, под фарисейским лозунгом обращения в христианство языческих народов, под видом распространения истинной веры в самых отдаленных частях земли. В действительности же церкви, королям и их сговорчивым прислужникам важно было получить золото и серебро, которые являлись надежным и выгодным платежным эквивалентом, в котором нуждалось быстро развивавшееся в Европе товарное хозяйство. Венецианец Марко Поло после своего многолетнего пребывания в Китае написал книгу о сказочных богатствах этой далекой страны, о храмах и дворцах, крыши которых были якобы из чистого золота. Тем временем турки и арабы, благодаря своим завоеваниям на Ближнем Востоке, взяли под контроль торговлю с Индией и Китаем. Таким образом, нужно было искать новые пути в Азию, а именно в Азию Марко Поло.

Так как наука уже установила, что Земля шарообразна, принципиально допускалась возможность кругосветного плавания. Эта мысль была подхвачена генуэзцем Христофором Колумбом, который предложил вначале португальскому королю Жуану II, а затем испанской королевской чете Фердинанду и Изабелле свой план, со-

стоявший в том, чтобы, следуя на кораблях западным курсом, открыть путь в Индию, а затем и в описанный Марко Поло Китай. Договор, который сумел себе выторговать генуэзец, был бы выгодным для него, если бы испанский король выполнил его условия. Этот документ, в несколько измененном виде, опубликовали в качестве преамбулы к дневнику первого плавания Колумба.

«...Ваши высочества,— писал он,— повелели мне отправиться с достаточной флотилией в упомянутые части Индии. Ради того даровали они мне великие милости, возвысив мой род и позволив отныне и впредь именоваться «доном» и быть главным адмиралом моря-океана, а также бессменным вице-королем и правителем всех островов и материковых земель, которые я открою и обрету и которые отныне и впредь будут открыты и обретены в море-океане, и положили, что преемником моим будет мой старший сын, и так из поколения в поколение во веки веков».

Правители Испании обещали Колумбу отдавать в его пользу десятую часть прибыли от торговли с этими странами. Разумеется, Колумб не мог предположить, что этот договор, когда он начнет тяготить короля и королеву, будет ликвидирован одной лишь краткой фразой: «Договоры, заключаемые с подданными, для королей недействительны». Однако короли не всегда отличаются неблагодарностью. В качестве вознаграждения за открытие новых стран и за участие в грабительской добыче золота и серебра в пользу испанской короны Колумб получил почетный подарок от испанского правителя, составивший в сумме 2 тыс. дукатов.

Путешествие Колумба на трех ставших знаменитыми кораблях «Санта Мария», «Нинья» и «Пинта», начавшееся 3 августа 1492 года отплытием из Палоса и закончившееся 12 октября 1492 года высадкой на одном из островов Багамского архипелага, уже не раз описывали. После высадки Колумба на берег стало ясно, что он искал в действительности, каковы были его истинные стремления. Беспристрастным свидетелем является его дневник.

Вот выдержки из этого дневника.

«Я видел, что у некоторых кусочки золота воткнуты в отверстия, которые они для этой цели проделывают в

носу. И, объясняясь знаками, я дознался, что, плывя на юг или возвращаясь на этот остров с юга, я встречу в тех местах одного короля, у которого есть большие золотые сосуды, и король этот имеет очень много золота». «Поэтому и решил я идти к юго-западу в поисках золота и драгоценных камней».

И далее: «...Когда местные жители убедились окончательно, что им не причинят зла, они успокоились, и вскоре к кораблям подошло более чем шестнадцать челноков, или каноэ, с хлопковой пряжей и прочими местными вещичками. Адмирал приказал ничего у них не брать, чтобы индейцы, таким образом, узнали, что он ищет только золото, которое здесь называют **«нукай»**.

О втором путешествии Колумба нам рассказывают доклады Диего Альвареса Чанки и Микеле Кунео.

В свое второе путешествие Колумб отправился 25 сентября 1493 года. По сравнению с первым путешествием, когда команды испанских кораблей были укомплектованы лишь с помощью силы, картина стала совершенно иной. Успех первого путешествия молва раздула до невероятных размеров. Теперь большинство испанцев было убеждено, что корабли Колумба в новом плавании направляются к золотым островам, где сто́ит только опустить корзину в реку, как она тут же наполняется золотым песком, а туземцы охотно меняют золото и драгоценные камни на стеклянные бусы и зеркала.

Король и королева Испании также ждали от нового путешествия Колумба золота — много золота, гораздо больше, чем было получено при первой встрече с индейцами, когда они отдавали его добровольно белым «полубогам». Колумб знал, чего от него ждут, он знал также и то, что это золото можно будет получить от индейцев только силой.

Плавание проходило при благоприятных метеорологических условиях. Лишь небольшая гроза пронеслась над кораблями во второй половине октября. 3 ноября раздался возглас: «Земля!» — корабли достигли островов, называемых сегодня Малыми Антильскими. Колумб посетил острова, открытые им в первом плавании, нашел большое количество новых, нашел также и золото. Однако это золото, прежде чем его отправить в Испанию, нужно было еще добыть... Чтобы выиграть время, Колумб отправил в Испанию часть своих кораблей, нагрузив их золотом, обещав королю и королеве послать им в скором времени столько золота, сколько имеется железа в руд-

никах на Бискайском побережье. На борту возвращающихся кораблей находился также «живой товар» — индейцы.

Колумб встретил сильнейшее противодействие местного населения. Индейцы больше не доверяли белым. Они приобрели горький опыт и стали сопротивляться эксплуатации и порабощению. Начались первые столкновения. Однако аборигены не могли успешно противостоять хорошо вооруженным испанцам, имевшим пушки. Тысячи и тысячи индейцев были перебиты и разорваны собаками. Испанские «золотоискатели» этим не удовлетворялись — они отрезали мужчинам уши, насиловали женщин, а молодых индейцев делали рабами в испанских поселениях.

Однако обещанного потока золота и серебра не было. Поэтому король Фердинанд отправил Колумбу с возвращающимися из Испании кораблями приказ скорее начать эксплуатацию золотых приисков и ежемесячно докладывать испанскому королевскому двору о ходе дел.

Однако Колумб и на этот раз не смог наполнить корабли золотом, он лишь отправил за океан 500 индейцев, чтобы на невольничьем рынке в Севилье они были проданы в пользу испанской короны. Плавания через Атлантику и обратно отнимали много времени. Пока они совершались, испанские завоеватели в своем фанатическом стремлении получить золото пришли к жестокому решению, которое для индейцев было равносильно смертному приговору. Они наложили на островитян дань. Каждый туземец, достигший 14-летнего возраста, должен был каждые три месяца поставлять определенное количество золота. Приносившим золото выдавалась медная бирка, которую нужно было носить на шее, чтобы все могли ее видеть. Если испанцы встречали кого-нибудь без такой бирки, несчастного хватали и продавали в рабство. Положение индейцев стало безвыходным. Они были вынуждены покидать свои жилища, перестали заботиться о пропитании, чтобы только найти золото. Многие умирали голодной смертью или, чтобы не попасть в рабство, принимали яд. По сообщению епископа Лас Касаса, из 300 тыс. человек, живших на Гаити, когда этот остров был открыт, в 1496 году оставались в живых 200 тыс., в 1508 году — 60 тыс. и в 1548 году — всего 500 человек, то есть коренное население было фактически уничтожено.

К началу XVI века из Испании в Америку через океан направился поток авантюристов. В 1519 году на побе-

режье Мексики высадился Кортес. С помощью хитрости и силы он за два года покорил высококультурное государство ацтеков, уничтожив его население и разграбив страну. Золотая река потекла из Веракруса в Испанию.

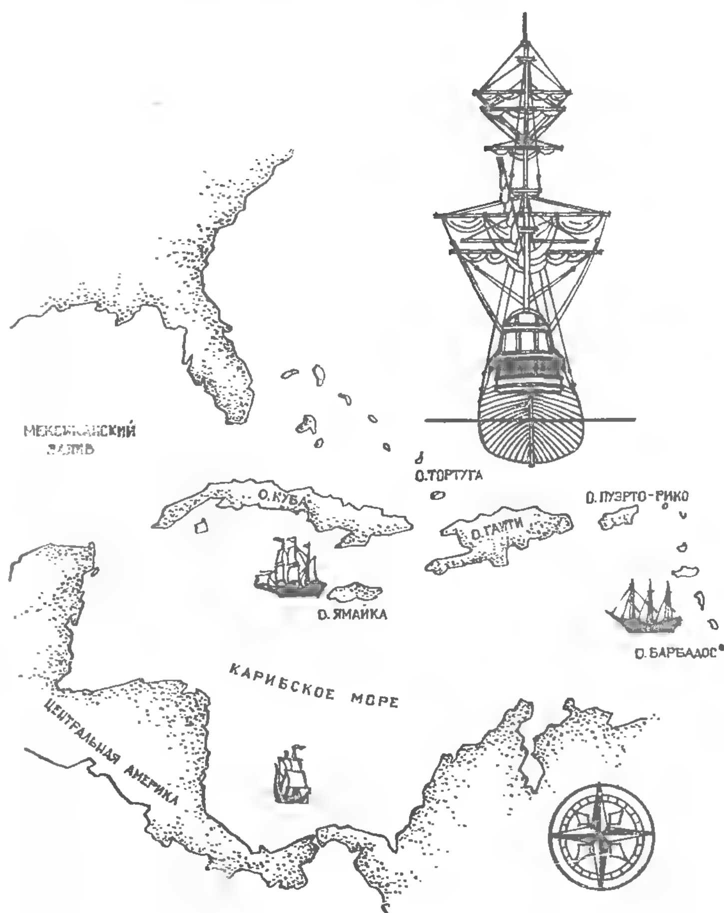
Писарро в 1531 году проник в государство инков и, подобно Кортесу, орудовавшему под сенью креста в Мексике, разграбил и уничтожил его. В 1535 году он основал Лиму с портом Кальяо, чтобы переправлять отсюда в Испанию награбленные богатства инков. Накапливавшиеся в течение веков богатства ацтеков и инков, созданные тяжелым трудом народа, подвергались расхищению, грузились на корабли и увозились за океан.

В течение XVI столетия количество серебра в Европе увеличилось в пять раз. Четыре пятых европейского золотого и серебряного запаса составляло тогда золото и серебро испанской Америки. Всего за период с 1500 по 1800 год в Европу было привезено 90 тыс. т благородных металлов.

По морю перевозились колоссальные богатства, и это неизбежно должно было вызвать появление здесь пиратства. Морской разбой в этих водах должен был по своим размерам превзойти все известное до сих пор в этой области.

ГЛАВА XI

БЕРЕГОВЫЕ БРАТЬЯ



Уже вскоре после открытия Нового Света Испания запретила всем остальным народам не только торговлю со вновь открытыми странами и островами, но и просто их посещение. Испанский король просил папу Александра VI быть арбитром в этом деле. Однако папа занял компромиссную позицию и признал права в колониальной торговле как за Испанией, так и за Португалией.

Согласно решению папы, все земли, открытые восточнее линии раздела, должны были принадлежать Португалии, а земли, расположенные к западу от этой линии — то есть вся Америка, исключая восточную Бразилию,— становились собственностью Испании.

В одной из булл папы королю и королеве Испании говорилось: «Своим собственным соизволением и без какого-либо влияния с любой стороны мы, носители высшей апостольской власти, передаем Вам и Вашим наследникам все вновь открытые страны и острова, при условии, что они не принадлежат другому христианскому королю. Под страхом отлучения от церкви мы запрещаем посещение этих стран и торговые отношения с ними без нашего специального разрешения».

Правда, французский король Франциск I выражал свое недовольство этим решением. «Я хотел бы видеть статью завещания Адама, которая исключает меня из раздела мира»,— заявлял он. Однако европейские страны оставались еще римско-католическими, а власть папы была настолько велика, что его указаниям подчинялись короли и князья. Лишь в эпоху Реформации, которая, начиная с 1517 года быстро охватила европейские государства, политическое влияние папы заметно ослабло. Так, например, Елизавета I, отвечая испанскому посланнику, жаловавшемуся на пиратские действия английских кораблей в водах Вест-Индии, заявила, что не признает буллу римского епископа, согласно которой испанцы обладают в Вест-Индии особыми правами. И даже если испанцы вступили первыми на некоторые земли и дали названия различным мысам и рекам, это никак не дает им права владеть этими территориями.

Сами испанцы не были в состоянии заселить или хотя бы контролировать многочисленные острова Карибского моря. Как только стал известен путь через Атлантику, на островах Карибского моря вскоре начали оседать авантюристы и переселенцы из разных стран. Наибольший контингент составляли французы, англичане и голландцы. Среди французов это были прежде всего гугено-

ты, которые уезжали за океан, чтобы избежать религиозных гонений у себя на родине. Испанцы-католики провозгласили войну «лютеранским корсарам» и таким образом придавали столкновениям в Новом Свете черты религиозного фанатизма. Ожесточенное соперничество грабителей прикрывалось словами о вере, зверства и убийства творились ради обладания сокровищами.

О том, как испанцы обращались с пойманными пиратами, писал в 1604 году из Лондона венецианский посланник: «Испанцы захватили в Вест-Индии два английских корабля. Они отрубили членам команды руки, ноги, отрезали носы и уши, намазали искалеченных медом и привязали их к деревьям, чтобы мухи и другие насекомые подвергали их еще большим мучениям».

Борьба за американское золото началась уже в начале XVI века. В то время, когда в Европе еще царил неустойчивый мир, в Вест-Индии все, кто не были испанцами, объединялись для борьбы против общего врага — Испании.

Тогда-то появились «береговые братья», которые отбирали у испанцев силой то, что последние не хотели им уступить. «Береговое братство» пополнялось наряду с европейскими пришельцами и авантюристами за счет дезертировавших матросов и солдат, беглых рабов, индейцев. Многочисленные необитаемые острова Карибского моря, где в изобилии имелись продукты питания: фрукты, дичь, рыба, черепахи и устрицы,— были для пиратов идеальными пристанищами. Отсюда их небольшие и маневренные плоскодонные суда быстро достигали оживленных морских путей, а после нападения на испанские корабли легко уходили от преследования, скрываясь в многочисленных проливах.

В начальный период во главе «берегового братства» стояли обычно французы — гугеноты. Большинство из них пересекли Атлантику для того, чтобы сделаться мирными поселенцами и заниматься, например, возделыванием земли. Однако после того, как испанцы несколько раз уничтожали их посевы и поджигали дома, гугеноты стали уходить к «береговым братьям», чтобы мстить испанцам.

Первые нападения на испанские корабли у атлантического побережья Испании имели место уже вскоре после открытия Америки. В испанских документах упоминается французский корсар, который в 1497 году вы-

нудил Колумба, возвращавшегося из третьего путешествия, спасаться на острове Мадейра. Имя этого моряка до нас не дошло. Одним из первых известных пиратов-французов был Жан Анго из Дьеппа.

Испанцы в то время еще не ввели систему конвоя. Суда, нагруженные золотом и другими ценностями, шли через Атлантику в одиночку или небольшими группами. Анго располагал несколькими судами, на которых в ожидании испанских кораблей курсировал между мысом Винсента и Азорскими островами. В 1521 году Анго захватил у мыса Винсента три испанские каравеллы, которые шли в Севилью, возвращаясь из Вест-Индии. Один из командиров Анго, Жан Флери, в следующем году захватил еще три каравеллы. Среди них оказался корабль, на котором Кортес отправил из Мексики огромные богатства для испанского короля. Представление о том, какие ценности захватывали в Мексике испанцы, может дать груз галеона «Нуэстра сеньора де Аточа», затонувшего в XVII веке у берегов Флориды. В 1975 году американские кладоискатели после пятилетних поисков обнаружили останки корабля, на борту которого, как утверждали, находилось 27 т золота и 47 т серебра.

Жану Флери посчастливилось захватить на кораблях Кортеса карты морского пути к Антильским островам, которые испанцы хранили в строгом секрете. Воспользовавшись этими картами, пираты направились к Антильским островам и перекрыли весь путь следования испанских каравелл своими кораблями. Теперь они нападали на врага непосредственно в Карибском море и грабили испанские поселения на побережье. В 1555 году французские корсары под предводительством Жака де Сора и Франсуа Леклерка совершили смелый налет на Гавану, разграбили там церкви и возвратились с богатой добычей.

Путь в Вест-Индию стал известен английским пиратам, по-видимому, еще раньше, чем французам. В 1518 году капитан испанской каравеллы в одной из бухт острова Пуэрто-Рико случайно обнаружил 250-тонный английский корабль, вооруженный пушками. В Испании этого капитана и губернатора острова обвинили в том, что они не захватили корабль и не уничтожили его команду. Одни французские и английские пираты, занимавшиеся своим ремеслом в Вест-Индии или у берегов Испании, оставались неизвестными, другие стали знаменитыми. Среди них — английский капитан Роберт Ре-

неджер из Саутгемптона. На широте мыса Винсента, действуя вместе с другими четырьмя английскими кораблями, он захватил и ограбил большой испанский галеон «Сан-Сальвадор». Он приказал отправить золото в лондонский замок Тауэр и сообщил обо всем этом английскому королевскому совету. Ренеджер оправдывал свои пиратские действия тем, что испанский суд незадолго до того конфисковал у него весь груз. Таким образом, захват испанского судна был представлен не как разбойничий акт, а как возмещение причиненного убытка. В дальнейшем английское правительство предоставило Ренеджеру право репрессалии. Он получил патент капитана английского флота и выгодное место таможенного инспектора в Саутгемптоне.

Для защиты он участившихся нападений испанские галеоны стали оснащать дополнительными пушками, а экипажи их пополнялись отрядами вооруженных солдат. Кроме того, Советом по делам Индии был отдан приказ о соединении кораблей в так называемые конвои: группы купеческих судов под защитой военных кораблей. Один раз в году они отправлялись на Гаити по старому маршруту Колумба. Сроки плавания зависели от времени года и от ветра. На Гаити корабли делились на две эскадры. Одна шла в Веракрус, в Мексику, вторая — к Панамскому перешейку, в Портобело. В этих портах выгружались привезенные для колонистов товары и высаживались испанские миссионеры. Караваны мулов поддерживали связь с центральными районами Мексики и Перу. На обратном пути караваны доставляли в порты золото и серебро, которое погружали на ожидавшие в гаванях галеоны.

Нагруженные сокровищами из Мексики и Перу испанские корабли собирались возле Гаваны и в составе конвоя возвращались через Азорские острова в Испанию. Но так продолжалось недолго: до тех пор, пока пираты не разузнали об этой системе и не противопоставили ей свою собственную тактику. Как только корабли выходили с Кубы в море, за тяжелыми галеонами, идущими в конвое, устремлялись быстроходные парусники пиратов. Они терпеливо выжидали момента, когда в результате беспечного маневрирования, повреждения парусов, перемены ветра или по другим причинам один из галеонов отстанет от конвоя. Они стремительно нападали на одинокое судно и захватывали его. И тогда уже все надежды купцов и матросов атакованного корабля возлагались

на солдат, которые, однако, почти всегда уступали концентрированно атакующим пиратам.

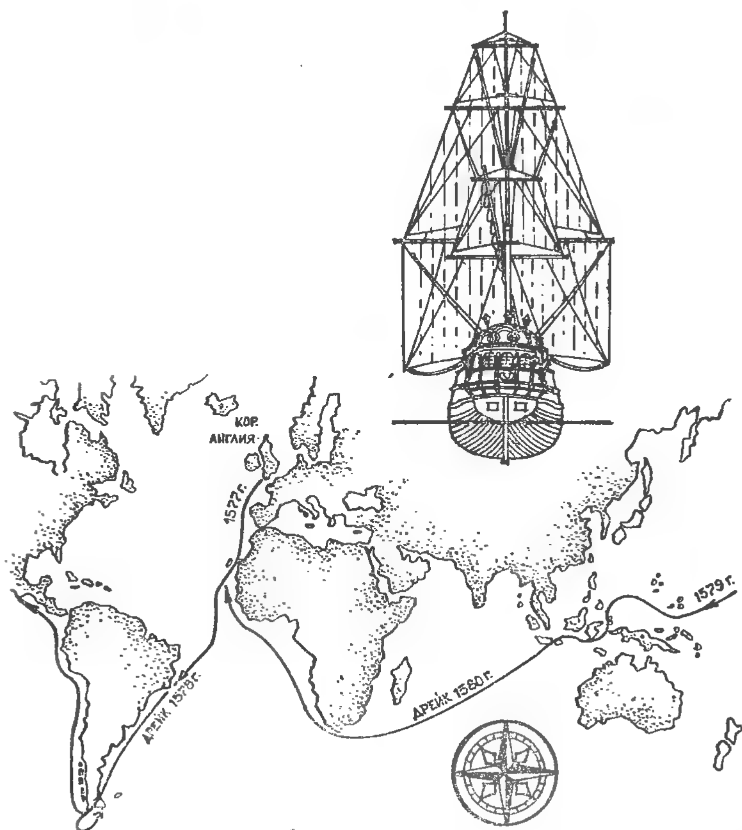
Мощный стимул для дальнейшего развертывания действий французские пираты получили от Франциска I, который, сопротивляясь возраставшему влиянию Габсбургов, стал выдавать пиратам каперские свидетельства для действий против испанских кораблей. На военной службе у французского короля особенно отличились моряки из Сен-Мало, Дьеппа и Бреста.

До нас дошли сведения о том, как каперы из Сен-Мало производили дележ добычи. Когда корабль входил в порт, первым на борт поднимался королевский офицер, который осматривал добычу и определял десятую часть, причитавшуюся королю в возмещение за каперское свидетельство. До этого ни один человек не имел права покинуть корабль или ступить на борт. Из оставшихся девяти десятых добычи одну треть получала команда для дележа, треть — судовладельцы и треть шла на покупку провианта и оснащения.

Когда Карл V после многих войн победил французского короля, Франциск I был вынужден прекратить выдачу каперских грамот. Однако за этим не последовали для Испании спокойные времена. На место французских корсаров пришли английские пираты, тайно или открыто поддерживаемые английской короной. Самыми знаменитыми английскими пиратами были Джон Хоукинс и Фрэнсис Дрейк. Они были родственниками.

ГЛАВА XII

ПИРАТЫ ХОУКИНС И ДРЕЙК НА СЛУЖБЕ У ЕЛИЗАВЕТЫ I



Нет никакого сомнения в том, что Хоукинс и Дрейк, как и некоторые другие английские мореходы, получившие дворянство, честно заслужили название «пираты». Ведь они без малейшего намека на какое-то право захватывали чужие корабли, опустошали города, пытали, убивали и насиловали как в военное время, так и в периоды самого прочного мира. Если за свои преступления, совершавшиеся с большим размахом, они не предстали перед судом, то лишь потому, что одновременно с пиратством занимались поисками новых морских путей, открывали острова, составляли географические карты, а также — сознательно или бессознательно — помогали создавать британскую колониальную империю. Об одном они не забывали ни при каких обстоятельствах: действовали ли они с королевского позволения или без такового, часть добычи, доходившая иногда до половины, всегда шла в пользу короны.

Пиратскому ремеслу Дрейк учился у своего дяди Хоукинса, который был на восемь лет старше. Хоукинс — один из первых работорговцев, занимавшихся доставкой негров с побережья Западной Африки в Вест-Индию. В октябре 1562 года Хоукинс на трех кораблях — «Соломон» (120 т), «Ласточка» (100 т) и «Иона» (40 т),— команда которых составляла в общей сложности не более 100 человек, предпринял свою первую экспедицию к африканскому побережью. Там он разграбил несколько португальских кораблей и, захватив 300 негров-невольников, направился на Гаити, где обменял рабов на кожи, сахар и жемчуг. Возвратившись на родину, Хоукинс подготовил второе путешествие. Королева предоставила в его распоряжение бывший ганзейский корабль «Иисус Любекский». В 1565 году с несколькими сотнями рабов на борту он достиг Венесуэлы. Однако испанский губернатор не дал ему разрешения на продажу рабов. В конце концов, хотя и со многими трудностями, действуя хитростью и силой, Хоукинс сумел обменять свой «черный товар» на золото, серебро, жемчуг и драгоценные камни. После этого плавания, которое увенчалось успехом, была подготовлена третья экспедиция, более крупная по масштабам. Проведение ее было запланировано на 1567 год.

Хоукинс записывает в своем журнале: «2 октября 1567 года наши корабли «Иисус» и «Миньон» («Любимец»), а также четыре судна меньших размеров вышли из Плимута. До 7-го числа нам сопутствовала хорошая погода, затем севернее мыса Финистер поднялась сильная буря,

которая рассеяла наш флот и уничтожила все наши большие спасательные шлюпки».

Описав бурю и ее последствия, Хоукинс продолжает: «У острова Гомера мы взяли воды, 4 ноября направились к побережью Гвинеи и 18 ноября подошли к Зеленому мысу. Мы тут же отправили на берег 150 человек, надеясь поймать несколько негров. Однако с большим трудом и потерями нам удалось изловить лишь очень небольшое количество. Своими отравленными стрелами туземцы наносили нам небольшие, но зато опасные раны. Сам я был также ранен. Последующее время мы провели на гвинейском побережье и до 12 января самым тщательным образом обследовали реки от Рио-Гранде до Сьерра-Леоне. За этот период мы смогли взять на борт не более 150 негров».

Затем Хоукинсу помог случай. Во время племенной междоусобицы одна из сторон попросила его о помощи, пообещав в виде вознаграждения передать ему всех пленных. После сражения враждующих племен в руки англичан попало около 300 африканцев, так что Хоукинс, имея на борту примерно 500 негритянских рабов, смог отправиться в Вест-Индию. Перед отплытием он передал своему племяннику Дрейку командование 50-тонным кораблем «Юдифь», который был одним из четырех малых кораблей соединения. В Америке вновь возникли сложности с продажей негров. Тогда Хоукинс в порту Рио-де-ла-Ача высадил десант, опустошил часть города и пригрозил жителям, что если они не купят у него негров, то он заберет их самих в качестве пленных и обратит в рабство. После этого все пошло, как ему было нужно.

На обратном пути флотилия Хоукинса попала в сильную бурю, в результате которой корабль «Иисус» получил течь и был оставлен. Когда Хоукинс сделал вынужденный заход в порт Веракрус, защищенный крепостью Сан-Хуан-де-Улоа, он натолкнулся там на испанский флот (в составе 13 кораблей). Немедленно был открыт огонь по ненавистным для испанцев «лютеранским корсарам». В этом сражении Хоукинс потерял три корабля. Уйти удалось только «Миньону» и «Юдифи» с Хоукинсом и Дрейком на борту. Оба твердо решили отомстить за свое поражение.

К следующему плаванию, которое явилось его первым самостоятельным предприятием, Дрейк готовился очень тщательно. Он захотел получить американское зо-

лото не обходным путем, за продажу чернокожих рабов, а непосредственно от самих испанцев.

В 1572 году Дрейк на двух кораблях «Паша» и «Сван» направился к Панамскому перешейку. После того как он со своими людьми опустошил и сжег город Портобело, Дрейк, взяв лишь 30 человек из своей команды и 20 гугенотов, примкнувших к нему для участия в этой операции, отправился в глубь материка. Отряд Дрейка напал на испанский караван с грузом золотых монет и другими сокровищами, шедший из Перу в Портобело. После этого Дрейк направился на север, к восточному побережью Мексики, и с очень небольшим успехом атаковал Веракрус. Затем он вновь ушел на юг, к Картахене, и возле этого города в результате смелого налета захватил несколько испанских судов.

Захватив богатую добычу, но потеряв при этом половину своих людей, Дрейк возвратился в Англию, где обратил на себя внимание королевского двора. Дрейк оснастил три фрегата и участвовал как капер в борьбе против восставшей Ирландии. Королева удостоила его приема, и он изложил ей свои планы поиска Южного континента, «Терра Аустралис», о существовании которого догадывалась тогдашняя наука, и о плане нападения на испанцев в Америке с западного побережья материка. Королева не только одобрила намерения Дрейка, но и сама вместе с несколькими высокопоставленными персонами приняла участие в финансировании этого предприятия.

Подготовка новой экспедиции проходила в строжайшей тайне. 13 декабря 1577 года Дрейк с флотилией из пяти кораблей, которые назывались «Пеликан», «Елизавета», «Мэриголд», «Сван» и «Кристофер» и имели команду численностью 164 человека, вышел из Плимута в море. Его флагманский корабль «Пеликан» имел всего 26 м в длину, 7 м в ширину и водоизмещение в 200 т.

Перед входом в Магелланов пролив Дрейк оставил оба корабля снабжения — «Сван» и «Кристофер»,— подверг капитальному осмотру «Пеликана» и переименовал его в «Золотую лань». С тремя кораблями Дрейк прошел через пролив и 6 сентября 1578 года достиг Тихого океана. Перед этим, подобно Магеллану, он был вынужден подавить бунт на борту корабля. Зачинщиком был один из его спутников. Дрейк сам назначил судей и присудил мятежника к смертной казни.

Во время сильного шторма у западного побережья Южной Америки корабль «Мэриголд» пошел ко дну, а «Елизавета» была отнесена настолько далеко, что ее капитан на свой страх и риск возвратился в Англию. Да и «Золотая лань», единственный из оставшихся у Дрейка кораблей, буря в течение месяца отгоняла к югу. При этом Дрейк сделал открытие: он обнаружил, что южнее Магелланова пролива находился лишь кусочек суши, который, очевидно, принадлежал к Американскому континенту. Никакого Южного континента ему здесь обнаружить не удалось. Теперь Дрейк приступил к выполнению второй части своей задачи. На «Золотой лани» он поплыл в северном направлении до Вальпараисо, зашел в порт и подверг опустошению город и ограбил церкви. Когда были пополнены запасы провианта и воды, а корабль тщательно осмотрен, Дрейк направился далее на север, грабя по пути прибрежные поселения. 13 февраля 1579 года «Золотая лань» вошла в гавань Лимы. Находившиеся там 12 испанских кораблей не были готовы к бою. Весь такелаж находился на берегу. Испанцы чувствовали себя на западном побережье в полной безопасности. В результате этого их корабли, а также собранные в Лиме сокровища стали добычей Дрейка. В Лиме англичане услышали об испанском корабле «Нуэстра сеньора де ла Консепсьон», груженном сокровищами, который находился по пути в Панаму. Этот корабль за свое тяжелое вооружение прозванный «Изрыгателем искр», ежегодно плавал вдоль побережья в северном направлении и в различных портах брал на борт продукцию серебряных рудников, а также награбленные испанцами золото и другие ценности. Этот груз доставлялся к Панамскому перешейку. Дрейк приказал немедленно поднять паруса и поспешил навстречу «Изрыгателю». 1 марта он обнаружил испанский галеон чуть севернее экватора. После короткой перестрелки Дрейку удалось взять корабль на абордаж. Добыча составила 26 т серебра, 80 фунтов золота и 13 сундуков с деньгами, украшениями и другими ценностями на общую сумму около 200 тыс. английских фунтов. Говорят, когда все это перегружалось на «Золотую лань», один британский матрос произнес: «Теперь «Изрыгатель искр» превратился в «Изрыгателя серебра»».

Продолжая плыть на север, Дрейк захватил большой купеческий корабль, а также парусник, на борту которого были два лоцмана, имевшие морские карты и ин-

струкции по плаванию на парусах через Тихий океан. 15 апреля 1579 года Дрейк зашел в Гуаталко, в Мексике, бывший последним испанским портом, который он посетил на западном побережье Америки. Сообщают, что к этому времени «Золотая лань» была так нагружена ценностями, что при новых грабежах команда забирала только золото и жемчуг, а серебро с презрением отбрасывала.

Совершенно очевидно, что Дрейк намеревался, идя дальше на север, поискать на северо-востоке проход из Тихого в Атлантический океан, чтобы таким путем вернуться на родину. Однако, достигнув 48° северной широты, из-за плохой погоды он снова повернул на юг и бросил якорь в небольшом заливе, названном его именем: «Бухта Дрейка». После тщательного обследования «Золотой лани» Дрейк снова отправился в плавание и пошел по пути, которым шли корабли Магеллана. Через три месяца он достиг Молуккских островов, где взял на борт ценный груз пряностей. Обогнув мыс Доброй Надежды, 26 сентября 1580 года, через три года после ухода в плавание, Дрейк снова вошел в Плимут.

Возмущение действиями Дрейка было в Испании столь же велико, сколь и восхищение в Англии подвигами героя Дрейка. Королева, повелев доставить «Золотую лань» под охраной в Детфорд, хотела выиграть время, так как испанский посланник неоднократно требовал наказания Дрейка.

Однако решение королевы было твердым. По истечении нескольких месяцев она прибыла в Детфорд, где стояла «Золотая лань», и поднялась на борт корабля. На юге она произвела Фрэнсиса Дрейка в рыцари и назначила его вице-адмиралом своего флота.

За это королева получила половину добычи, оцененной в 2 миллиона 250 тысяч фунтов золотом. И тем не менее барыш остальных акционеров составил 4700 процентов их вкладов.

Первая задача, которая была поставлена перед Дрейком, заключалась в борьбе с пиратами в английских водах. Затем в ответ на закрытие испанских портов для английских кораблей Дрейк по приказу Елизаветы в 1585 году с 25 кораблями и командой из 2300 человек вновь отправился в Вест-Индию и опустошал испанские поселения. Среди добычи, захваченной в этом плавании, имелись диадема и крест, которые королева демонстрировала всем под Новый год.

В 1587 году Дрейк проник в порт Кадис, сжег и потопил 33 испанских корабля, угрожал Лиссабону, захватил корабль, шедший из португальской Ост-Индии с грузом на сумму 100 тыс. фунтов, и у берегов Испании охотился за кораблями испанского короля. Действуя таким образом, Дрейк, как он сам хвастался, «подпаливал бороду католическому королю...».

Большое плавание Дрейка было повторено менее известным английским пиратским капитаном Томасом Кавендишем. Очевидно, он подробно изучил опыт плавания Дрейка, в то время как испанцы не сделали для себя никаких выводов. Кавендиш избрал тот же маршрут, что и Дрейк, использовал те же стоянки и места ремонта кораблей и после пиратской экспедиции, продолжавшейся два года, возвратился в Плимут на последнем из трех своих кораблей с не меньшей добычей, чем та, которую привез Дрейк десять лет назад.

Об этом испанский посланник сообщал Филиппу II следующее: «В эти дни капитан Кавендиш возвратился из Перу. Он устроил для королевы банкет на своем корабле и долго распространялся по поводу своих подвигов. Он привез, несомненно, большую добычу, так как его кают-компания была отделана золотым и серебряным шитьем. У каждого матроса на шее висела золотая цепь. Паруса были из камчатой ткани, а штандарты украшены богатой вышивкой. Так плавала, вероятно, Клеопатра! Королева якобы заявила: «Испанский король — это собака, которая лает, но не кусает. Пока он нагружает для меня свои корабли золотом и серебром, он меня не интересует».

Чаша была полна. Официальное объявление войны Испанией более чем назрело. В июне 1588 года «Непобедимая Армада» вышла в море, была потрепана сильной бурей и... разбита! Не последнюю роль в этом деле сыграло морское искусство пирата Дрейка. Фрэнсис Дрейк, будучи вице-адмиралом, быстро переоснастил торговые корабли, объединил их в боевой отряд и с его помощью нанес испанцам значительные потери.

В 1595 году Дрейк и Хоукинс совершили свое последнее плавание в Вест-Индию. Хоукинсу, который был произведен в вице-адмиралы и казначеи английского флота, было тогда 63 года, Дрейку — 55 лет. В состав их сильного флота входили 6 королевских кораблей и еще 21 судно. Они располагали также специальной командой численностью 2500 человек. Дрейк и Хоукинс намерева-

лись напасть на порт Сан-Хуан на острове Пуэрто-Рико и захватить у испанцев собранные в городах сокровища, состоявшие в основном из серебра.

Однако горький опыт заставил испанцев стать осторожными. Испанский адмирал Тельо захватил один из английских кораблей и из показаний пленных узнал о планах английской эскадры. Он блокировал порт своими кораблями и подготовил город к обороне. Прежде чем англичане достигли Пуэрто-Рико, Хоукинс скончался в открытом море 12 ноября. Во время атаки порта Дрейку, правда, удалось поджечь пять испанских кораблей, однако прорвать блокаду он не смог. После этого англичане направились в Рио-де-ла-Ача, портовый город на северном берегу Южноамериканского континента, прославившийся добычей жемчуга. За сохранение города Дрейку был предложен жемчуг на сумму 21 тыс. дукатов. Однако он отклонил это предложение и приказал опустошить город. Затем он ограбил Тапию, захватил город Санта-Марту, где заключил под стражу испанского коменданта города, и наконец овладел сильно укрепленным портом Номбре-де-Диос. Отсюда он направил один отряд из 750 человек к Панаме, чтобы захватить перевозимое из Перу серебро. Однако испанцы, извлекшие уроки из нападений англичан, дали им жестокий отпор.

По словам хрониста того времени, «заботы, заполнившие сердце Дрейка, а к тому же серьезное расстройство желудка привели его 28 января 1596 года к неизбежному концу. Он успел перед этим назначить своим наследником Томаса Дрейка, сына своего брата».

Оба моряка — Хоукинс и Дрейк — стали легендарными героями у себя на родине. Страница, рассказывающая о пиратах и работорговцах, поднявшихся до уровня лордов и адмиралов, составила часть британской истории.

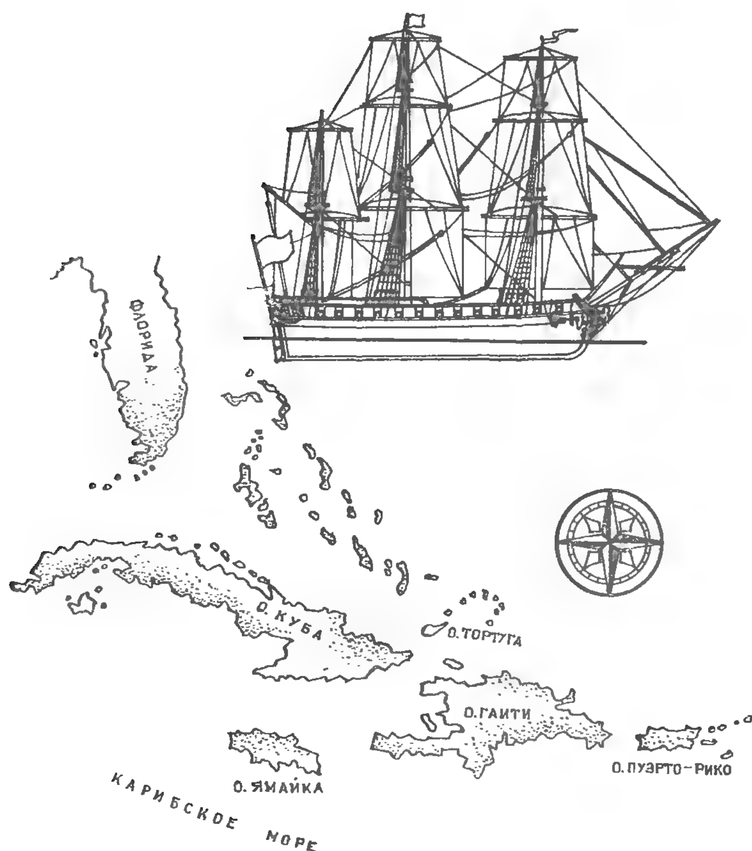
Достойным последователем Дрейка и Хоукинса, во всяком случае в том, что касалось ненависти к Испании и морского разбоя по поручению короны, стал голландский адмирал Пит Хейн, который долгие годы провел в испанских тюрьмах. В 1628 году ему удалось напасть на Гавану и взять под свой контроль район моря между Флоридой и Кубой. В то время как командующий южным испанским флотом оставался со своими кораблями в Картахене, командующий северным флотом почувствовал себя достаточно сильным, чтобы покинуть порт Веракрус и выйти в море. На широте Кубы он попал в расставленную Хейном ловушку. Испанские корабли были расстре-

ляны голландской эскадрой в одной из бухт. Команда и пассажиры стремительно покинули корабли, и сам командующий вынужден был искать спасения на берегу. Голландцам оставалось лишь перенести на свои суда слитки золота и серебра.

По возвращении в Голландию Хейн был восторженно встречен как герой. Испанского же флотоводца ожидал на родине смертный приговор.

ГЛАВА XIII

БУКАНЬЕРЫ И ФЛИБУСТЬЕРЫ



По мере заселения Американского континента испанцы стали покидать острова, расположенные на подступах к нему. На Эспаньоле (Гаити), одном из первых островов, открытых Колумбом, они почти полностью уничтожили все коренное население. Испанские захватчики удерживали за собой город и форт Санто-Доминго. На огромных пространствах острова бродили одичавшие стада коров, свиней и табуны лошадей.

Французские пираты из Дьеппа и Сен-Мало, из Бреста и Байонны селились по маршруту следования испанских кораблей, перевозивших серебро, и создали на покинутом северном побережье Эспаньолы прочную базу для своих разбойничьих действий. Здесь они обеспечивали себя мясом, так как одичавший рогатый скот имелся на острове в изобилии. Часть пиратов, оставшихся на берегу, занимались охотой. Мясо убитых животных резали на длинные куски, сушили, а затем коптили на открытом огне. Копчение мяса или рыбы — по-французски «буканаж». Отсюда и пошло слово «буканьеры» — так называли вначале охотников, а также пиратов, действовавших в этом районе.

Голландский военный лекарь Александр Оливье Эксквемелин, проживший шесть лет среди букеньеров, писал о них следующее:

«Французы, живущие на острове Эспаньола, занимаются охотой, полеводством и каперством. Если слуга освободился от службы, он ищет себе товарищей. Они собирают все, что у них есть, ставят на вещи метки и договариваются, что тому, кто переживет своих товарищей, достанется все их имущество. Некоторые при этом оговаривают, чтобы их вещи после смерти передали родственникам или женам. Подписав соглашение, они отправляются либо разбойничать на море, либо на охоту, либо на табачные плантации — словом, туда, где им кажется лучше» [1].

О жизни охотников Эксквемелин сообщает:

«...Охотники проводят в лесах по году, а иногда и по два. Затем они отправляются на остров Тортугу, чтобы обновить там свой запас пороха, свинца, ружей, полотна и тому подобное. Прибыв туда, они буквально за месяц спускают все, что нажили за год или полтора. Они хлещут водку, словно воду, вино покупают прямо бочон-

[1] Здесь и далее перевод дается по изданию: А. О. Эксквемелин. Пираты Америки. М., изд-во «Мысль», 1968.— *Прим. пер.*

ками, выбивают затычки и пьют до тех пор, пока бочонок не опустеет. День и ночь буканьеры шатаются по селениям и славят Бахуса, пока остается хоть грош на выпивку... Прожив все свои деньги и даже наделав порой долгов, охотники возвращаются восвояси и снова проводят в лесах по году-полтора».

Когда количество буканьеров на Эспаньоле стало расти (их насчитывалось на острове уже более 600), испанцы стали пытаться прогнать их с острова. Буканьеров убивали из засады, как до того поступали с индейцами, или хватали и продавали в рабство. Но у буканьеров были ружья, они успешно оборонялись против испанских патрулей и на жестокость отвечали жестокостью. Наконец, против буканьеров из Сан-Доминго был выслан отряд в 500 солдат под командованием генерала фон Дельмоф. Но буканьеры узнали об этом заранее, заманили солдат в засаду и перебили. Генерал был убит. После этого поражения испанцы обратили свои действия против животных. Вскоре одичавшие стада были уничтожены, и буканьеры лишились источника существования. Поэтому многие из них осели на Тортуге, и в 1630 году на этом острове была образована первая колония буканьеров. Тортуга расположена на расстоянии 12—15 км от Гаити (Эспаньолы). Этот остров, имеющий площадь в 300 кв. км, обязан своим названием горе, придающей ему сходство с лежащей черепахой (по-испански «тортуга»). На Тортуге также имелись большие стада одичавших животных, главным образом коров и свиней, так что буканьеры и здесь могли продолжать свое занятие. Однако вскоре на Тортуге появились испанцы и разорили прибрежные поселения буканьеров, которые перед нападением испанских солдат ушли в леса. После ухода испанцев буканьеры вновь возвратились на побережье. Так продолжалось в течение нескольких лет. В 1640 году гугенот Левасье с 50 соотечественниками построил на острове укрепленный форт. Когда испанцы подошли к острову в очередной раз, они были обстреляны артиллерией форта, и несколько их кораблей затонули. Не добившись успеха, испанцы вернулись на Эспаньолу. Левасье стал французским губернатором Тортуги и главой общины буканьеров, которая быстро стала терять первоначальный характер чисто мужского братства. Из Европы, преимущественно из Франции, приезжало все больше и больше женщин. В течение нескольких недель все они обзаводились мужьями. Буканьеры, обзаводившиеся

женами и домашним очагом, как правило, прочно оседали на острове, в то время, как холостые отправлялись в море и занимались разбоем.

После перебазирования буканьеров с Эспаньолы на Тортугу на этом острове стали создавать свои базы и другие пираты Карибского бассейна. Они объединились с пиратами-буканьерами в своего рода товарищества, в которых действовали определенные правила. Пираты больше не называли себя «береговыми братьями». Они стали известными под именем флибустьеров.

На Тортуге, как прежде на Эспаньоле, поддерживалось разделение труда между охотниками-буканьерами и пиратами. Откуда произошло название «флибустьер», точно не установлено. Флибустьеры при нападении на испанские суда в прибрежных водах использовали вначале небольшие беспалубные суда. Правда, у них были и крупные парусники, как собственной постройки, так и захваченные, на которых они подкарауливали в открытом море большие испанские корабли.

Французские губернаторы острова покрывали деятельность флибустьеров и от имени французского короля выдавали им каперские свидетельства. В тот короткий промежуток времени, когда Франция находилась в состоянии войны с Испанией, флибустьеры получали каперские грамоты от Англии или Голландии. Если же и это по каким-то причинам было невозможно, то флибустьеры вели собственную войну против кровного врага — Испании. Когда испанский посланник в Париже жаловался на разбойничьи действия флибустьеров, французское правительство заявляло, что эти последние не являются французскими подданными и его католическое величество в случае поимки этих людей может поступать с ними, как сочтет возможным.

В книге Эксквемелина дается описание внутренней организации флибустьеров, основанной на сочетании жесткой дисциплины и демократических начал. Когда предводитель планировал проведение новой экспедиции, он набирал команду из флибустьеров, буканьеров и даже индейцев. Участники экспедиции заключали договор, скреплявшийся клятвой, в котором оговаривались правила распределения добычи, размер возмещения за полученные увечья и другие условия. Каждое условие согласовывалось в отдельности. При разделе добычи было принято выделять определенные суммы в пользу военного лекаря и корабельного плотника. Кроме того, прини-

малось решение о вознаграждении за особые заслуги, например, тому, кто первый окажется на вражеском корабле и вывесит пиратский флаг, кто захватит пленного, за которого будет уплачен богатый выкуп. Тяжелораненые получали: при потере правой руки или ноги 600 реалов или 6 рабов, при потере левой руки 500 реалов или 5 рабов. Потерявший левую ногу получал 400 реалов или четырех рабов. Компенсация за потерю глаза составляла 100 реалов. Определялись договором суммы, отчисляемые на приобретение оснастки и провианта. Питались все одинаково, невзирая на ранги.

Добыча распределялась между пиратами по строгим правилам. Капитан обычно получал пять долей за корабль и три — за свои личные заслуги, штурман — две доли, все остальные члены экипажа, если для них не были определены твердые суммы, как для врача или плотника,— по одной доле, юнги — по половине доли.

Перед выходом в море флибустьеры давали клятву не утаивать и не присваивать ни одной, даже самой ничтожной вещи из захваченной ими добычи. Нарушившего клятву исключали из товарищества, выдавали ему ружье, порох, флягу питьевой воды и высаживали на необитаемом острове или пустынном побережье, бросив на произвол судьбы. Это правило распространялось и на капитана, несмотря на то что при командовании кораблем и в бою он имел неограниченную власть. При распределении добычи важная роль отводилась штурману. Он определял на борту захваченного корабля, что следует взять как добычу, а что оставить. При этом главным образом забирали золото, серебро, жемчуг, предметы роскоши.

С течением времени флибустьеры расселились по островам Антильской группы, образовав небольшие сообщества, которые были многонациональными по составу: в одних преобладали французы, в других — англичане или голландцы. Эти сообщества флибустьеров позднее были использованы европейскими державами как форпосты колониальных завоеваний. Флибустьеры выступали как каперы или экспедиционные отряды под флагом той или иной страны вместе с регулярными вооруженными силами.

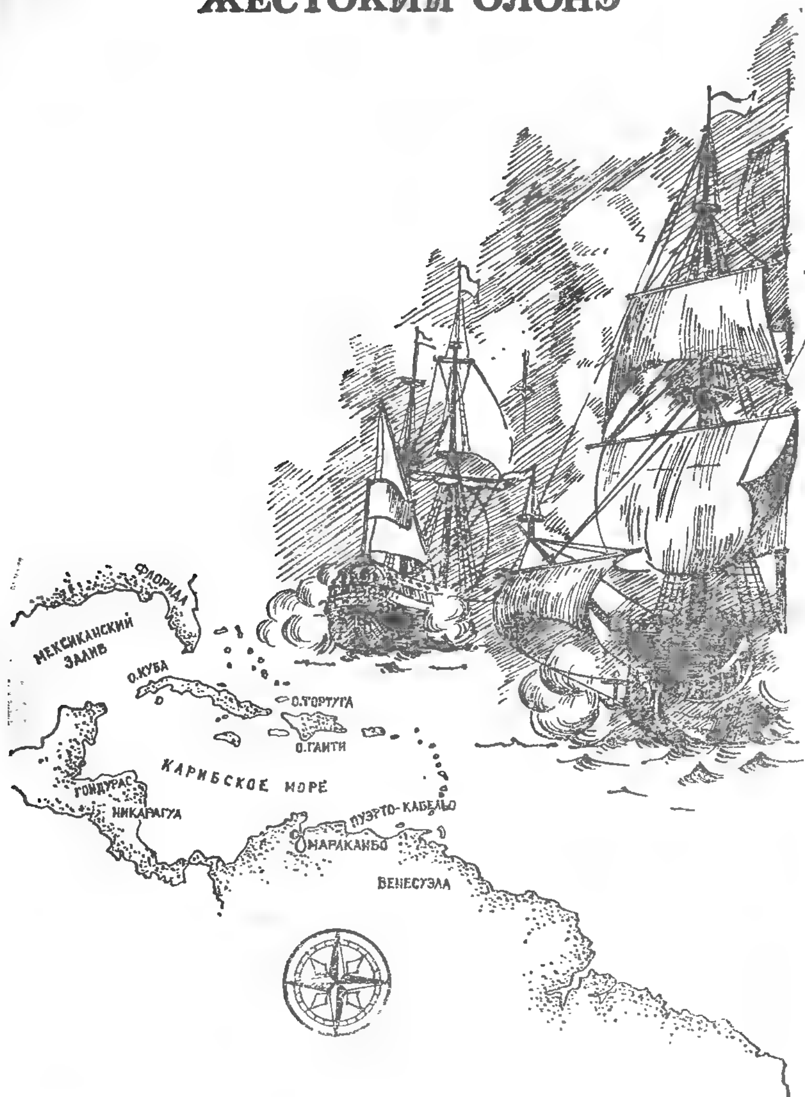
В 1625 году французы поселились на острове Св. Христофора. Оттуда они завоевали часть Санто-Доминго, а также Мартинику и Гваделупу. Голландцы в 1634 году высадились на Тобаго и Кюрасао, англичане в 1655 году — на Ямайке и Барбадосе. Постепенно испанцы были

вынуждены покинуть Антильские острова. И наконец в их руках остались лишь Куба и наиболее бедная половина Эспаньолы. Со своих баз на Антильских островах флибустьеры, в качестве каперов какого-нибудь государства или по собственной инициативе, могли в любое время нарушить связь Испании с ее американскими колониями. Однако они не ограничивались нападениями на испанские корабли и совершали налеты также и на порты Американского континента, откуда выходили эти суда. Тактика была всегда одна и та же: флибустьеры появлялись внезапно и обстреливали порт, затем команда высаживалась и начинался штурм города. В нем принимали участие все пираты до единого. Основными объектами грабежа являлись церкви и дома богатых горожан. Богачей подвергали пыткам, пока они не указывали, где были спрятаны их ценности. Затем город поджигали, и флибустьеры исчезали так же внезапно, как и появлялись.

Некоторые из предводителей флибустьеров в результате своих отчаянных и успешных операций на море получили особую известность.

глава XIV

ЖЕСТОКИЙ ОЛОНЭ



Что безусловно объединяло всех флибустьеров, независимо от того, были это французы, англичане, голландцы или индейцы, так это ненависть к Испании и всему испанскому. Испанцы почти целиком искоренили индейское население. С небывалой жестокостью хозяйничали они в Нидерландах. Они считали себя, с благословения папы, единственными хозяевами целой части света, обладающей неизмеримыми богатствами. Поэтому флибустьеры были убеждены в необходимости борьбы с испанцами, так же как и в том, что отбирать у них золото и серебро — справедливо. Руководствуясь такими моральными соображениями, действовал, например, Даниель Монбар, прозванный «истребителем». В годы учения в школе на юге Франции он познакомился с работами епископа Лас Касаса, защитника индейцев, а позднее прибыл на Тортугу, чтобы мстить испанским убийцам за смерть многих тысяч аборигенов Америки. Его не прельщали ни сладость добычи, ни свободная жизнь на море. Им руководила только жажда мести. Так писал о нем Экквемелин. Нападая на испанские корабли и поселения, он не щадил ни одного испанца. Каким был его собственный конец, остается неизвестным.

Другим капитаном флибустьеров, добившимся больших успехов в борьбе с Испанией, был Бартоломео Португалец. В начале своей карьеры пирата он однажды, имея небольшой четырехпушечный барк, захватил у берегов Кубы крупный испанский парусник. На обратном пути к Ямайке он вместе со своим трофеем был захвачен тремя испанскими военными кораблями. Испанцы доставили Бартоломео в Кампече, на мексиканское побережье, и организовали против него и его товарищей судебный процесс. Флибустьеров приговорили к смертной казни через повешение. Однако Бартоломео удалось бежать, и после двухнедельных скитаний он добрался до моря, где, благодаря помощи других пиратов, получил каноэ, вооружил группу из 20 человек и направился обратно в Кампече. Внезапным нападением он отбил захваченное судно и ушел на Ямайку.

Рок Бразилец, голландский флибустьер, стал известен благодаря следующему эпизоду. Потерпев кораблекрушение, Рок с 30 членами экипажа вынужден был на берегу защищаться от 100 испанских всадников. Флибустьеры убили 30 испанцев, остальных обратили в бегство. На лошадях убитых всадников они прискакали в

ближайший порт, захватили испанский корабль и ушли в море.

Следующую историю, относящуюся к начальному периоду эпохи флибустьеров, рассказывает Эксквемелин:

«На Тортуге одним из первых пиратов был Пьер Большой родом из Дьеппа. В 1662 году на маленькой барке с отрядом всего лишь двадцать восемь человек он захватил вице-адмирала испанского флота. Это событие произошло у западного побережья острова Эспаньолы, близ мыса Тибурон (в те времена испанцы ходили Багамским каналом и мимо острова Кайкос). Пьер Большой высадил испанцев на берег, а корабль отправил во Францию».

Вот как описывает это Эксквемелин со слов очевидца: «...Сей пират бороздил воды моря уже довольно долго, но добычи у него не было. На корабле кончался провиант, обшивка была довольно ветхая, и в любое время судно могло дать течь. И вдруг пираты заметили корабль, отбившийся от большой флотилии. Пьер сразу же приказал поставить паруса и направился за ним следом, не выпуская его из виду... Когда они приблизились, уже смеркалось, и их никто не заметил. Вооруженные только пистолетами и палашами, они взяли корабль на абордаж. Не встретив сопротивления, пираты добрались до каюты, где капитан играл в карты со своими подчиненными, и мигом приставили ему к груди пистолет. Капитан был вынужден сдать корабль, а тем временем остальные пираты бросились туда, где хранилось оружие, и моментально его расхватали... Пираты захватили все имущество матросов, командир присвоил себе корабль, высадил испанцев на берег, а сам отправился во Францию...»

Одним из известнейших флибустьерских капитанов был буканьер Жан-Давид Но, которого называли Франсуа Олонэ, а чаще всего — просто Олонэ. В молодости он три года работал батраком у буканьера, прежде чем был принят в число полноправных членов товарищества. Жизнь в лесу и постоянная угроза быть пойманным испанскими всадниками и сожженным заживо превратили его в неукротимого ненавистника испанцев. После нескольких лет охотничьей жизни буканьер принял решение стать флибустьером и уйти в море. Став пиратом, Олонэ проявил большое мужество и решительность. Когда пиратский капитан пал в бою, именно его избрали новым капитаном. Олонэ совершил несколько удачных нападений, однако в сильную бурю потерял свой ко-

рабль. Репутация удачливого капера выручила его, и с помощью французского губернатора Тортуги он быстро снарядил новый корабль. После нескольких успешных разбойничьих экспедиций корабль Олонэ сел на мель вблизи Кампече. Поскольку Олонэ проявлял большую жестокость по отношению к пленным испанцам, его так возненавидели, что каждый испанский корабль и каждое испанское поселение дрались против пирата до последнего человека. Однажды, обнаружив пиратов после кораблекрушения, испанцы перебили всю команду, пытаясь найти Олонэ. Он избежал смерти лишь благодаря тому, что, вымазав себя кровью, спрятался среди убитых. Когда испанцы ушли, Олонэ переоделся в платье одного из убитых врагов и уплыл на каноэ обратно на Тортугу. И вновь с помощью того же губернатора удалось Олонэ получить корабль. Испанцы еще праздновали победу над грозными пиратами, а он на своем третьем корабле уже стоял возле Гаваны в ожидании испанского торгового судна.

Вместе с Михаелем Баском, еще одним известным предводителем морских разбойников, Олонэ в 1666 году провел первую крупную операцию флибустьеров на Южноамериканском материке. Для этого похода флибустьерские вожаки объединили под своим командованием восемь кораблей и организовали экспедиционный корпус численностью в 650 человек. Направляясь к Маракаибо — цели их плавания, пираты захватили несколько кораблей, среди которых оказался и крупный испанский парусник, имевший на борту большой груз какао и 300 тыс. серебряных монет.

Маракаибо расположен на северной оконечности озера, связанного с морем узким каналом. Канал был защищен фортом. Олонэ и Баск подошли к форту на безопасное расстояние, высадили свои войска и начали штурм укреплений. Затем они прошли через канал в озеро и атаковали город. Четыре тысячи жителей, составлявших его население, яростно оборонялись. Когда флибустьеры занялись грабежом, стало известно, что к городу приближается испанский военный отряд. Во главе 380 человек Олонэ отправился навстречу этому отряду и разбил его у небольшого города Гибралтар. При этом, как свидетельствуют источники, с испанской стороны было 500 убитых, в то время как потери флибустьеров составили 40 человек убитыми и 30 ранеными. Шесть недель пробыл в Гибралтаре Олонэ со своими людьми. Они опу-

стошили город и взяли богатую добычу. А когда в рядах флибустьеров началась эпидемия, они сожгли город и возвратились в Маракаибо. Они подвергли его новому, еще более основательному грабежу. Добыча флибустьеров составила 260 тыс. реалов, не считая церковной утвари и предметов роскоши общей стоимостью 100 тыс. Замыслы Олонэ росли. В ходе следующей операции он попытался опустошить целую страну — Никарагуа. После «шумного» успеха в Венесуэле ему ничего не стоило снарядить шесть кораблей и отряд флибустьеров численностью в 700 человек. Экспедиция направилась к мысу Грасиас-а-Диос. Однако ветер стих, и течение отнесло флибустьеров к заливу Гондураса. Ожидая, когда погода позволит им продолжать плавание, пираты решили «прощупать», то есть пограбить, побережье. Их жертвами были небольшие поселки, чаще всего населенные индейцами, ловцами черепах. Так как флибустьеры не только опустошали их жилища, но и забирали даже лодки, индейцы оставались без средств к существованию.

Самой крупной добычей флибустьеров стал испанский двадцатипушечный парусник, захваченный в Пуэрто-Кабельо. Отсюда Олонэ предпринял марш в глубь страны. При этом он заставил пленных показывать ему дорогу. Это был невероятно тяжелый поход. Трудности создавали не только естественные препятствия, но и постоянные нападения испанцев, которые были предупреждены о продвижении Олонэ. Продвигаясь к Сан-Педро, Олонэ, как пишет Эксквемелин, проявлял по отношению к испанским пленным свою обычную жестокость.

«Уж если начинал пытать Олонэ,— пишет голландский врач в своей книге,— и бедняга не сразу отвечал на вопросы, то этому пирату ничего не стоило разъять свою жертву на части, а напоследок слизать с сабли кровь. Он готов был убить любого испанца. Если кто-либо из них, убоявшись пыток или не выдержав их, соглашался провести пиратов к своим соотечественникам, но по растерянности находил путь не сразу, его подвергали адским мучениям и забивали до смерти».

Несмотря на сильное сопротивление испанских солдат, Сан-Педро все же перешел в руки флибустьеров. Однако большинство жителей спаслись бегством и надежно спрятали свое имущество. Тогда, взяв лишь небольшую добычу, Олонэ приказал поджечь город и возвратился на побережье. Силы его были истощены. Большие потери и неудачи вызывали ропот в рядах пиратов.

Однако Олонэ сумел удержать команду от бунта, пообещав захватить богатый трофей. Три месяца спустя наконец флибустьеры обнаружили испанский корабль. Он оказался сильным противником, имея на борту 130 человек команды и 31 пушку. Флибустьеры жаждали добычи. Презирая смерть, они напали на противника. В то время как большие корабли флибустьеров взяли испанца под обстрел, отряд из четырех каноэ подошел к противнику с противоположной стороны и овладел судном. Однако вместо ожидаемых золота и серебра на корабле оказались только бумага и железо. Новое разочарование было столь велико, что удерживать в повиновении флибустьеров оказалось невозможным. С командой немногим более 300 человек Олонэ в Гондурасском заливе тщетно выжидал свою добычу. Счастье покинуло этого до сих пор удачливого капитана. В довершение всего корабль с полуголодной командой сел на мель. Пушки и такелаж были переправлены на берег, но кораблю не удалось вновь обрести плавучесть. Полгода Олонэ отбивал постоянные атаки индейцев. Затем он с оставшимися 150 членами команды на самодельных плоскодонных лодках направился к устью реки Никарагуа. Но и оттуда его прогнали индейцы. Тогда Олонэ поплыл на своих лодках вдоль побережья в Дарьенский залив. Когда он сошел на берег, чтобы пополнить запасы продовольствия и пресной воды, на него напали индейцы и захватили в плен. Видимо, это были каннибалы, так как Эксквемелин заканчивает словами: «Они разорвали Олонэ в клочья и зажарили его останки».

ГЛАВА XV

ПОЧТЕННЕЙШИЙ СЭР ГЕНРИ МОРГАН



Наряду с Тортугой главной базой флибусьеров, преимущественно английских, являлась Ямайка. В 1655 году англичане захватили Ямайку, а четыре года спустя испанцы формально передали остров Англии. К этому времени коренное индейское население здесь было уже уничтожено и заменено рабами-неграми. Благодаря своему выгодному положению Ямайка стала базой всех морских операций англичан против испанских владений в Америке. Решающее значение для истории острова и развития его главного порта Порт-Рояля во второй половине XVII века имела деятельность Генри Моргана, самой одиозной фигуры в истории пиратства. Как и некоторые другие, уже упоминавшиеся морские разбойники, он был возведен английским королем в рыцари.

Генри Морган родился в семье валлийского помещика. В ранней юности он направился в Вест-Индию и, подобно Олонэ, стал буканьером на Тортуге. Здесь он принимал участие во многих пиратских операциях, в основном в нападениях на Кубу. Очевидно, Морган появился на Ямайке в возрасте тридцати лет, в 1660 году, когда в Англии была восстановлена монархия и его дядя сэр Эдвард Морган был назначен вице-губернатором острова. В распоряжении губернатора находился флот из восьми фрегатов, имевших 81 пушку и 740 человек экипажа. Командовал этим флотом Эдуард Мансфельд, имевший ранг адмирала и являвшийся, при тогдашнем положении в Карибском море, безусловно выдающимся флотоводцем. Генри Морган стал заместителем Мансфельда. В 1666 году адмирал предпринял экспедицию, во время которой оккупировал остров Каталина, чтобы создать на нем базу. Когда испанцам удалось вновь овладеть островом, Мансфельд попал в плен. Дальнейшая его судьба неизвестна. Согласно испанским сообщениям, он был доставлен в Портобело и там казнен. Другие источники говорят, что ему удалось бежать. На посту главнокомандующего ямайским флотом его сменил Генри Морган.

Начало деятельности Моргана было успешным. Он взял на борт отряд из 500 человек, высадился на необитаемом участке побережья Кубы и направился к расположенному в 30 милях городу Пуэрто-Принсипе. Город был совершенно не готов к нападению, и поэтому Морган овладел им без труда. Жители Пуэрто-Принсипе заплатили Моргану выкуп, получив от него обещание не подвергать город разорению, но, как утверждают источ-

ники, добыча оказалась не очень большой, и Морган направился после этого в Портобело. Это было очень смелое предприятие, так как Портобело, в свое время сожженный Дрейком, стал самой сильной после Гаваны, Веракруса и Картахены крепостью испанцев в Вест-Индии.

Впоследствии Морган стал выбирать для нападений только крупные объекты, обещавшие ему богатую добычу. Он всегда набирал достаточно сильную команду, а цель называл лишь непосредственно перед нападением. В других делах он также не придерживался обычаев флибустьеров. Так, после грабежа он обыскивал своих людей, проверяя, не утаил ли кто-нибудь часть добычи. Для нападения на Портобело Морган имел 400 человек. «Раз нас стало меньше, нам больше достанется»,— сказал он своим людям, когда, узнав о цели похода, от его отряда отделилась часть французских флибустьеров.

Согласно описанию Эксквемелина, вход в гавань Портобело защищали два укрепления и постоянный гарнизон численностью в 300 человек. К этому следует добавить 400 человек из числа постоянно проживавших в городе, а также большое количество купцов, прибывавших с ценным грузом из Панамы. Морган не стал брать город с моря, ибо с этой стороны Портобело был сильно укреплен. Пират поставил бо́льшие корабли на защищенном рейде и на шлюпках переправил отряд на берег. Оттуда он со своими людьми и проводником-англичанином направился к городу. После короткой перестрелки с солдатами возле укрепленных городских ворот пираты взорвали их вместе с охраной и ворвались в город. Население, забрав ценности, попыталось спастись в укреплениях. В одном из них спрятался и губернатор.

Дальнейший ход сражения и ограбление Портобело описаны Эксквемелином. Когда книга голландца спустя 16 лет после событий в Портобело была переведена на английский язык, Морган, возведенный за это время в дворянское звание и ставший губернатором Ямайки, обвинил писателя в клевете. Морган этот процесс выиграл, однако описания Эксквемелина, видимо, соответствуют действительности:

«Испанцы еще надеялись задержать пиратов: часть из них отправилась к крепости, а другие — к монастырю, беря с собой всех, попадавшихся по пути. Губернатор тоже прибыл в крепость и приказал открыть по противнику сильный огонь, однако пираты не медлили. Они

осмотрелись и бросились на укрепления, где стояли пушки; пока испанцы заряжали их, семь или восемь солдат уже пали замертво. Бой длился с раннего утра до полудня, но пираты никак не могли захватить крепость. Их корабли стояли перед входом в гавань, и тех, кто вздумал бы бежать морем, встретила бы мощная стена огня. Огонь обрушился на крепость с обеих сторон. И стоило пиратам подойти к стенам поближе, как испанцы тут же обратили их в бегство. Они сбросили пятьдесят горшков с порохом, кидали большие камни и причиняли врагу большой ущерб. Морган и его товарищи пали было духом. Но вдруг над малой крепостью они увидели английский флаг и с возгласом «Победа!» валом кинулись на штурм. Выиграв бой, Морган снова возгорелся отвагой и отправился в город, чтобы изыскать способ для захвата малого форта. Он приказал доставить знатнейших жителей города и прихватить из церковной сокровищницы серебро, золото и разные драгоценности, а затем отдал распоряжение сколотить лестницы, по которым один за другим могли бы подняться сразу четыре человека. Морган приказал группе монахов и женщин отнести лестницы к крепости и прислонить их к стенам. Он уже грозил губернатору, что заставит монахов штурмовать крепость, но губернатор не пожелал ее сдать. «Пока я жив,— сказал он,— крепость сдана не будет». Поэтому Морган и в самом деле заставил монахов, священников и женщин приставить лестницы к стене: он полагал, что губернатор не станет стрелять в своих людей. Однако губернатор щадил их не больше, чем пиратов. Монахи именем господа и всех святых взмолились, чтобы губернатор сдал крепость и сохранил им жизнь, но никто не внимал их мольбам. Беднякам пришлось поставить лестницы, а затем пираты влезли на них с ручными гранатами и горшками с порохом, но встретили не менее яростное сопротивление. Однако они не пали духом. Часть пиратов подожгла крепостные ворота, а остальные столь же проворно забрались наверх. Испанцы увидели, какие силы надвигаются на них, и решили бежать. В крепости остался только губернатор, который, отчаявшись, стал истреблять своих же людей, словно врагов. Пираты предложили ему сдаться, однако он ответил: «Никогда! Лучше умереть храбрым солдатом, нежели быть повешенным как трус». Пираты решили взять его в плен, но им это не удалось, и губернатора пришлось убить. Его жена и дочь, которые были в крепости, просили пиратов поща-

дить их мужа и отца, но просьбы эти оказались тщетными. Когда крепость пала — это случилось уже под вечер,— все пленники были доставлены в особые здания: мужчины в одни, женщины в другие. Пираты выделили караул для их охраны, а затем перенесли своих раненых в дом, стоявший поблизости. Когда все было кончено, пираты принялись пить и развлекаться с женщинами. В эту ночь полсотни отважных людей могли бы переломать шеи всем разбойникам.

На следующий день пираты стали обшаривать и грабить городские дома, при этом они допытывались у пленных, кто в городе богаче всех. Пленники им это сказали, и пираты схватили богачей, чтобы дознаться, куда они дели свое добро. Всех, кто упорствовал и не желал по доброй воле признаваться, тащили на дыбу и терзали, пока он не отдавал богу душу или не показывал все, что от него требовалось».

В 1669 году Морган разработал план новой операции. За короткий срок более 1200 флибустьеров пришли к удачливому адмиралу, чтобы записаться в число участников экспедиции. Уже в открытом море, когда Морган на борту своего флагманского корабля «Оксфорд» проводил военный совет, кто-то из пьяных матросов выстрелил из мушкета и попал в пороховой погреб. Произошел взрыв, и тридцатишестипушечный корабль взлетел на воздух. Все находящиеся на борту, приглашенные и члены экипажа, были убиты. Невредимыми остались только Морган и капитаны, сидевшие за столом рядом с ним. И несмотря на это происшествие, Морган продолжил операцию, целью которой был Маракаибо.

После нападения Олонэ жители города стали осторожнее. Пока Морган проникал в озеро, минуя укрепления канала, они покинули город, унося с собой ценности. Морган, как и Олонэ. захватил расположенный неподалеку от Маракаибо городок Гибралтар. В течение трех недель по его приказанию пираты обыскивали все окрестности, а каждого пойманного, независимо от того, мужчина это или женщина, пытали, чтобы узнать, где они спрятали ценности. На обратном пути выход из озера флибустьерам преградила сильная испанская эскадра. Тогда Морган приказал подготовить брандер — корабль, трюмы которого были наполнены порохом и смолой, а на верхней палубе для маскировки размещены куклы и пушки. Очевидно, испанцы не заподозрили обмана и на своих кораблях подошли в ночной темноте вплотную к

предполагаемому противнику. Когда наполненный горючими веществами брандер взлетел на воздух, многие из испанских кораблей оказались объятыми пламенем. Этого момента и ждал Морган. При общей панике, царившей на испанских кораблях, он почти незамеченным вышел в открытое море с добычей, оцененной в 30 тыс. фунтов.

В августе 1670 года адмирал Морган собрал в Порт-Рояле флот из 28 английских и 8 французских кораблей, имевших на борту команду в 2 тыс. человек. Губернатор Ямайки поставил перед вожаком флибустьеров задачу произвести налеты на города в Дарьенском заливе, чтобы этим отвлечь испанцев от нападений на английские корабли в Карибском море.

21 декабря состоялся военный совет флибустьеров, на котором было принято решение напасть на город Панаму. Договорились при распределении добычи одну десятую выделить в пользу короля, одну десятую — в пользу лорд-адмирала и одну сотую — в пользу самого Моргана, как руководителя операции. Вознаграждения за особые услуги, а также компенсации за увечья предусматривались в соответствии с обычными правилами флибустьеров. Из оставшейся после этого части добычи капитанам причиталось по восемь долей. Договор скрепили клятвой. Однако было тут одно маленькое упущение. Еще до того, как флот вышел в море, Англия и Испания заключили мир, что превращало запланированное каперское плавание в пиратский рейд. Об этом было известно губернатору Модифорту, а также и самому Моргану. Реализуя план операции, Морган действовал очень обдуманно и ловко. Вначале в качестве базы для проведения операции он выбрал остров Санта-Каталину и захватил крепость Сан-Лоренсо. Затем он отправил 1200 флибустьеров на каноэ вверх по течению реки Чагрес по направлению к городу Панаме. Когда они достигли порогов, то были вынуждены продолжать путь по вьючным тропам. Начались девять дней мучительного пути по субтропическим джунглям. Тяготы усугублялись недостатком продовольствия и воды и постоянной угрозой нападений со стороны испанцев и индейцев. Пираты увидели наконец купола панамских церквей и Тихий океан.

Неподалеку от города Панамы флибустьеры встретили пасущийся скот и наконец-то смогли поесть досыта. На следующее утро в открытом поле они были встречены четырьмя эскадронами испанской кавалерии и че-

тырьмя полками пехоты. Испанцы вели с собой несколько сот диких быков, которых они погнали на флибустьеров. Однако первые же залпы заставили быков повернуть обратно. Паника, которую быки должны были вызвать в рядах нападающих, теперь охватила испанцев. Двухчасовое сражение закончилось победой флибустьеров. Они заняли город и разграбили его привычным образом. Британские и французские флибустьеры искали золото и жемчуг, захватывали рабов, насиловали женщин и мучили пленных точно так же, как они делали бы это, если бы война между Англией и Испанией продолжалась. После разграбления Панамы Морган приказал еще и поджечь город. В Панаме сосредоточивалось все золото и серебро, награбленное испанцами в Перу, и потому флибустьерам досталась большая добыча. Ее оценивали более чем в 500 тыс. реалов, а для транспортировки ее к кораблям через перешеек потребовалось 200 тяжело нагруженных мулов. При дележе награбленного среди флибустьеров начались споры. Воспользовавшись этим, Морган и несколько его доверенных лиц бросили остальных и ушли, прихватив с собой большую часть добычи.

Испанский король требовал наказания виновных в разрушении Панамы, поскольку оно имело место после заключения мирного договора.

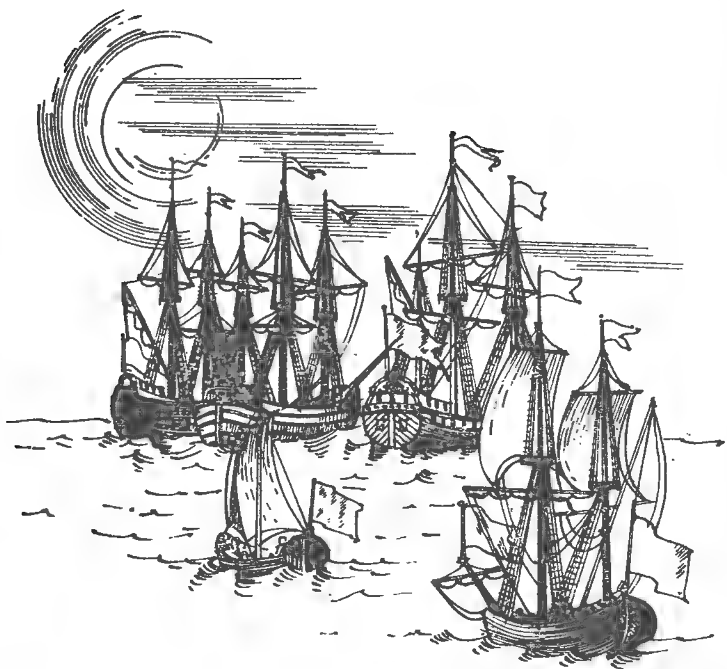
Вначале английский король Карл II уступил нажиму испанцев, сместил губернатора Ямайки Модифорта и приказал доставить его в Англию и заключил в Тауэр. Морган был арестован и доставлен в Англию, чтобы, как предполагалось, предстать перед судом за пиратство. Однако этого не произошло. Судебный процесс не состоялся. Вместо этого король посвятил пирата в рыцари. Не состоялся и суд над Модифортом, он тоже был выпущен на свободу.

В 1675 году Морган возвратился на Ямайку в ранге верховного судьи и заместителя губернатора. Вскоре после этого он был назначен губернатором острова. Будучи теперь высокопоставленным правительственным чиновником, окруженный ореолом героя, Морган начал борьбу с пиратством. Он советовал своим прежним друзьям воспользоваться королевской амнистией и пока не поздно, стать мирными плантаторами.

Сам же Морган, один из крупнейших пиратов всех времен, мирно умер в своей постели в Порт-Рояле 25 августа 1688 года.

Глава XVI

„ГЕНЕРАЛ" ГРАММОН И ЗНАМЕНИТЫЕ ФРАНЦУЗСКИЕ КОРСАРЫ



Биографии Граммона и Моргана схожи. Оба начали свою карьеру в Вест-Индии буканьерами, какое-то время охотились в лесах, а затем превратились в флибустьеров. Если Морган был самым знаменитым английским пиратом на Ямайке, то Граммон явился самым ярким представителем французских флибустьеров на Тортуге.

Де Граммон происходил из французского старинного аристократического рода. Ему не было еще и четырнадцати лет, когда он заколол офицера, добивавшегося руки его сестры. Правда, дело удалось замять, но молодому убийце, по указу короля, пришлось поступать в кадетское училище. Там он вскоре прославился своими многочисленными дуэлями и драками. Затем он служил офицером в королевском флоте. Находясь на борту каперского фрегата, действовавшего против Голландии, он познал, а возможно и полюбил, пиратское ремесло. Во всяком случае, он бросил службу и отправился в Вест-Индию. О его жизни там, а также о начале его флибустьерской карьеры сохранилось не много сведений. Репутацию самого способного и самого смелого вожака флибустьеров принесли ему четыре крупные разбойничьи экспедиции: в Маракаибо, Куману, Веракрус и Кампече. Его первая экспедиция против Маракаибо, проведенная в 1678 году с участием 700 человек, имела небольшой успех. И не только потому, что в результате действий предшественников, Олонэ и Моргана, полученная добыча оказалась весьма скромной. Кроме того, жители Маракаибо, преследуя пиратов после сражения, в котором флибустьеры понесли большие потери, сумели вернуть награбленное. Несмотря на это, флибустьеры были настолько восхищены личным мужеством Граммона, что в 1680 году снова приняли участие в его, второй по счету, крупной операции — против Куманы.

Город Кумана был расположен на берегу того же озера, что и Маракаибо, только дальше к юго-востоку. К моменту, когда 180 флибустьеров захватили и опустошили город, каперская грамота, имевшаяся у Граммона, стала уже недействительной в результате заключения Нимвегенского мирного договора. И на этот раз пираты должны были довольствоваться лишь весьма незначительной добычей. Снова испанцы преследовали флибустьеров, чтобы отбить у них трофей. Отступая, Граммон с небольшой кучкой людей прикрывал посад-

ку своей команды на корабли. При этом в результате его блестящего тактического маневра ему удалось взять на борт 150 испанских пленников.

Целью новой разбойничьей экспедиции был город Веракрус. Город-порт, расположенный в Мексиканском заливе, стал одной из сильнейших испанских крепостей в Центральной Америке. Гарнизон его насчитывал 3 тыс. солдат, а укрепления вооружены 60 пушками. В случае необходимости испанцы могли за несколько дней усилить гарнизон войсками из близлежащих пунктов и довести его численность до 15 тыс. человек. Для обороны порта, сооружения которого находились за пределами городской стены, было выделено 600 солдат. Поэтому для успешного нападения на Веракрус следовало отказаться от традиционной тактики.

Граммон, которого за его тактические таланты и личную храбрость, проявленные в двух первых операциях, прозвали «генералом», привлек к операции против Веракруса обоих известных голландских флибустьеров — капитанов ван Хорна и де Граафа.

Ван Хорн плавал простым матросом, прежде чем сумел скопить денег и купить рыбачью лодку. Правда, он не занимался рыбной ловлей. Получив от французского правительства каперское свидетельство, он выходил в море для занятий каперством, имея на своей лодке команду в 25 человек, вооруженных лишь ручным оружием. Его рейды оказались успешными, он захватил несколько хороших трофеев. Тогда он увеличил команду и пересел на более крупное судно. Отныне он стал грабить как врагов, так и своих, вследствие чего за ним начали охотиться французские военные корабли. В сложившейся ситуации ван Хорн предложил свои услуги испанцам, которые поручили ему командование конвоем. Ван Хорн отобрал из конвоя два корабля, имевших на борту богатый груз золота и серебра, и направился с ними в Карибское море, бросив остальные суда на произвол судьбы. Естественно, что после того, как он таким образом обошелся с Францией и Испанией, ему оставалась одна дорога — к флибустьерам.

Де Грааф прослужил несколько лет на испанских кораблях и хорошо изучил обычаи и тактику испанцев. Когда испанский галеон, на котором он плавал, захватили флибустьеры, де Грааф проявил такое хладнокровие и отвагу, что флибустьеры предложили ему

стать членом их экипажа. Де Грааф принял предложение, совершил несколько плаваний под началом своего соотечественника ван Хорна, а затем, проявив храбрость в абордажных боях, и сам получил в командование корабль. Благодаря своим успехам в качестве пиратского капитана он скоро стал популярным вожаком флибустьеров. Де Грааф держал на борту своего корабля струнный и духовой оркестр — такой обычай был распространен только на крупных военных кораблях.

Эти два голландца с их кораблями являлись для Граммона ценным подкреплением.

Когда в 1682 году флибустьерский флот вышел в море, взяв курс на Веракрус, он состоял из семи кораблей и экспедиционного корпуса численностью 1200 человек. План взятия города был основан на военной хитрости. Флибустьерам стало известно, что в Веракрусе ожидали прибытия двух испанских кораблей с грузом какао. Поэтому Граммон сконцентрировал силы на двух кораблях, которые, дождавшись темноты, вошли в порт под испанским флагом. Обман удался: их приняли за суда, прибытия которых ожидали. Когда утром были открыты городские ворота, флибустьеры почти беспрепятственно проникли в город. Одновременно остальные пять кораблей подошли непосредственно к порту и открыли огонь по укреплениям. Лишь шум боя в городе и залпы бортовых орудий флибустьерских кораблей вызвали в гарнизоне тревогу. Однако время для организации обороны было уже упущено. Город и крепость почти без боя попали в руки флибустьеров.

Граммон немедленно приказал арестовать и привести в собор наиболее важных и богатых горожан. Чтобы сделать пленников более сговорчивыми в вопросе о размере выкупа, он приказал доставить бочки с порохом и расставить их вокруг собора так, чтобы заложники видели это. Тем временем флибустьеры грабили город в своей обычной манере. Утверждают, что добыча составила в сумме более 6 млн. золотых монет. Флибустьеры пробыли в Веракрусе не более суток. Это был точно рассчитанный тактический маневр Граммона: за столь короткое время испанцы не могли подтянуть подкрепления. Пленных, которые еще не заплатили выкупа, взяли на борт. Таким образом, вместе с флибустьерами, которые эту блестящую операцию провели без потерь, в обратный путь отправилось 1500 пленных испанцев.

Высказывалось предположение, что на обратном пути между ван Хорном и де Граафом произошла дуэль, во время которой ван Хорн был убит. Факт гибели этого пирата во время операции против Веракруса бесспорен, однако подробности о времени, месте и обстоятельствах смерти рассказывают по-разному.

Следующая операция Граммона, проведенная в 1686 году, была направлена против Кампече.

Губернатор Тортуги, де Кюсси, отказал Граммону в выдаче каперского свидетельства, так как между Францией и Испанией был мир, а кроме того, королевские чиновники вели расследование по вопросу выдачи каперских грамот флибустьерам, причем губернатору был сделан упрек в том, что он не выполняет соответствующего указа Людовика XIV. Согласно этому указу, флибустьеры должны были либо стать оседлыми, либо поступить на службу в королевский флот. Вот почему де Кюсси не только не мог и не хотел уступить Граммону, но даже пригрозил ему, что направит против 1200 флибустьеров, собравшихся вокруг него и де Граафа, королевские военные корабли. Граммон же требовал выдачи каперской грамоты на том основании, что он поможет французам вернуть право рыбной ловли, отнятое у них испанцами. Осуществление этого права именно возле Кампече было бы воспринято испанцами как провокация, что должно было привести к вооруженному столкновению. Как раз это и входило в намерения Граммона. Но ему была нужна каперская грамота. В ответ на возражения губернатора он цинично заявлял: «Мы никоим образом не хотим беспокоить горожан. Мы пострижем овцу, не снимая с нее шкуры. Она даже не успеет заблеять.»

Граммон уже не мог отказаться от своего намерения, не нанеся ущерба своей репутации. Ведь план проведения операции был обсужден и утвержден флибустьерами. Поэтому Граммон и де Грааф на 14 кораблях покинули Тортугу.

На рейде Кампече они стали на якорь и переправили на берег в специально взятых для этого больших ботах десант из 900 человек. Стоявший в порту испанский корабль был подожжен. Несмотря на то, что атака началась средь бела дня, сопротивление испанцев было незначительным. Большинство жителей Кампече укрылись со своим имуществом в близлежащих деревнях. Флибустьеры устраивали набеги, чтобы захватить плен-

ных и вынудить богачей отдать свои сокровища. Произошло несколько сражений с патрулями, которые губернатор Мериды направил против Граммона из резиденции, расположенной в 150 км. Во время этих стычек флибустьеры потеряли 20 человек убитыми и двое из них были взяты в плен.

В обмен на этих двух пленных Граммон предложил освободить всех захваченных испанцев. Он грозил, если его условия не будут приняты, расстрелять всех испанских пленных и сжечь город. До нас дошел ответ губернатора: «Вы вольны жечь и убивать. Испания достаточно богата, чтобы заново отстроить город. У нас хватит испанцев, чтобы его вновь заселить. Но у нас также достаточно солдат, чтобы наказать разбойников. С бандитами мы не вступаем в переговоры».

Тогда Граммон приказал отрубить головы пяти заложникам и сжечь часть города. Однако испанец остался тверд в своем решении.

После этого Граммон собрал вокруг себя своих пиратов и устроил большой праздник в ознаменование именин Людовика XIV. С наступлением ночи он приказал поджечь в городе огромный склад красного дерева. Отсюда огонь перекинулся на весь город. Однако вместо того, чтобы начать переговоры, испанский губернатор собрал свои войска и двинулся на горящий Кампече. Граммон решил не вступать в бой. Погрузив всю добычу на корабли, он отпустил испанских пленных и вышел в море. Граммон и де Грааф не знали, как их встретят на Тортуге: ведь они нарушили указ короля и в разгар мира с Испанией захватили, разграбили и сожгли испанский город. Но губернатор не подверг пиратов аресту, а ограничился тем, что направил доклад королевскому двору. Ко всеобщему удивлению, вместо приказа об аресте из Парижа прислали два документа, согласно которым Граммон назначался губернатором французской части Эспаньолы, а де Граафу предоставляли французское подданство и пост начальника полиции у Граммона на Эспаньоле.

В октябре 1686 года Граммон и 180 его спутников сели на корабль и покинули Тортугу. Куда они направились, осталось неизвестным. Больше о Граммоне ничего не слышали ни на Эспаньоле, ни где-либо в другом месте. Он навсегда остался пропавшим без вести.

Последняя крупная операция флибустьеров в Вест-Индии, проведенная совместно с французскими военно-

морскими силами, была направлена против Картахены. Флибустьеров, сыгравших основную роль при захвате города, обманули при распределении добычи. Из всей добычи, составившей многие миллионы, командующий французскими моряками де Пуанти выделил им лишь 400 тыс. Когда французский флот со своими миллионами отплыл на родину, чтобы пополнить обедневшую казну Короля-Солнца — Людовика XIV, флибустьеры возвратились в Картахену и в течение четырех дней, действуя уже испытанными методами, с помощью пыток, убийств и грабежей, компенсировали себя в многократном размере за ускользнувшую добычу. В ответ на жалобу французского губернатора Эспаньолы по поводу бесчестных действий де Пуанти французский король направил за океан своим союзникам в качестве компенсации 400 тыс. франков золотом.

Людовик XIV пользовался для пополнения своей казны не только услугами флибустьеров. Он широко раздавал каперские свидетельства разным лицам. Особенно часто его выбор падал на морских офицеров, которых для этого отпускали со службы. Гражданским капитанам-каперам он после первых же успехов присваивал чин офицера королевского флота. Имя и чин офицера фиксировались в тексте каперской грамоты. В качестве морального обоснования выдачи каперской грамоты обычно говорилось, что «Франция в связи с большим ущербом, причиняемым ей каперством других морских держав, вынуждена...». Правом и обязанностью капитана каперского судна было «вооружение и военное оснащение корабля, укомплектование его командой, боеприпасами и продовольствием, а также совершение всего необходимого для ведения войны против пиратов, разбойничьего сброда на море и против всех врагов государства, каковыми являются голландцы, англичане и испанцы. Капитан должен захватывать их вместе с их кораблями и оружием и поступать с ними по правилам военного времени. Однако капитан лично и его команда обязаны соблюдать военные правила и инструкции моего (то есть королевского) флота».

Далее в каперском свидетельстве содержались точные указания, как подсчитывать добычу, определялась доля, причитавшаяся короне и адмиралтейству. Кроме того, оговаривалась сумма, предназначавшаяся для компенсации ущерба, понесенного в результате действий, выходящих за рамки правил военного времени.

Эту сумму капитан обязан был сдать. Все это в значительной степени отличалось от свидетельств, выдававшихся губернаторами, а также от пиратской практики Карибского бассейна. Это была попытка приспособить каперство к действовавшим тогда правилам ведения войны, чтобы не лишиться финансовой выгоды этого предприятия.

Одним из самых известных корсаров Людовика XIV был сын судовладельца Рене Дюгэ-Труэн, который в возрасте 18 лет командовал кораблем, имевшим на борту 14 пушек и 96 человек команды. После нескольких успешных каперских операций против британских кораблей он получил от короля чин капитана. Вершиной его каперской карьеры был захват большого, хорошо охранявшегося отряда британских транспортных судов, а также занятие города Рио-де-Жанейро в 1711 году. Сильно укрепленная португальцами и обороняемая военными кораблями столица Бразилии после многодневных боев была взята корсарами. От грозившего ему опустошения город уберегся, заплатив выкуп в размере 10 миллионов талеров.

Слава Дюгэ-Труэна перекрывается славой легендарного Жана Барта, рыбака и сына рыбака из Дюнкерка. Когда в 1697 году Людовик XIV произвел его в вице-адмиралы, он якобы заявил: «Вы поступили правильно, сир!»

Уже ребенком Жан Барт со своим отцом выходил в море на простой лодке ловить рыбу. В 16 лет он служил в голландском военном флоте под командованием знаменитого адмирала де Рёйтера. Когда между Францией и Нидерландами началась война, он возвратился во Францию. Здесь он получил от короля каперское свидетельство, по которому был обязан вести охоту за голландскими кораблями у побережья Северного моря. Вскоре Барт расширил район своих действий и стал курсировать по всей береговой линии Северного и Балтийского морей. Вначале на одном корабле, а затем на нескольких он наносил такой основательный ущерб морской торговле Нидерландов, что она сократилась на одну четверть своего объема. Победоносные морские сражения с голландскими и британскими военными кораблями, а также и большое количество богатых трофеев, которые он доставлял во французские порты, быстро принесли Жану Борту известность. Популярным среди французов он стал, когда в 1694 году ему удалось

защитить от неоднократных нападений британских и голландских кораблей большой транспорт с хлебом, предназначенным для голодающей Франции, и доставил его невредимым в Дюнкерк.

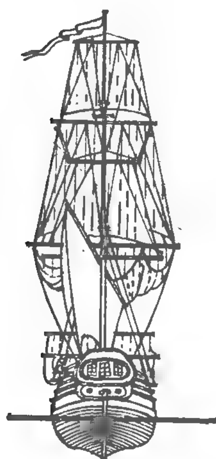
Робер Сюркуф, родившийся в 1773 году и прослуживший несколько лет на французких каперских судах в Индийском океане, тоже пользовался большим авторитетом, который он завоевал своим мужеством и рыцарским поведением.

Крупным капером был также Жан Лафитт, родившийся в 1781 году в Сен-Мало. После беспокойной каперской и пиратсткой жизни он принял участие в англо-американской войне 1814 года на стороне США. Англичане хотели заполучить его на свою сторону для осуществления запланированного ими нападения на Новый Орлеан. Они предложили Лафитту военный чин, командование сорокачетырехпушечным фрегатом и 30 тыс. долларов наличными. Лафитт отклонил это предложение и обратился к генералу Джексону, будущему президенту США, с просьбой о выдаче ему каперского свидетельства для борьбы против англичан. В 1819 году англичанам удалось застигнуть Лафитта врасплох. Он был убит в бою.

ГЛАВА XVII

ПРОНИКНОВЕНИЕ ФЛИБУСТЬЕРОВ В ТИХИЙ ОКЕАН







Тихий океан, или Южное море, как его называли в XVI—XVII веках, после успешных действий Моргана у побережья Панамы стал с большой силой притягивать к себе флибустьеров. Обычно разбойники длительному морскому плаванию вокруг мыса Горн предпочитали более короткий, хотя и чрезвычайно трудный сухопутный путь. Большинство этих операций остались неизвестными, только о нескольких сохранились упоминания в путевых заметках, описаниях и дневниках.

Совместную экспедицию к западному американскому побережью предприняли в 1680 году французские и английские флибустьеры. Выйдя соответственно с Тортуги и Ямайки, они объединились в Дарьенском заливе.

Флибустьеры, заключив союз с индейцами племени москито и продвигаясь на запад, взяли форт Санта-Мария, воздвигнутый испанцами для защиты перешейка. На 35 индейских лодках-каноэ, преодолевая бесконечные трудности, они продолжали свой путь сквозь джунгли и 19 апреля, полуживые от жажды и совершенно обессиленные, достигли Панамского залива. Им удалось, действуя на своих каноэ, захватить два небольших испанских парусника. На этих двух кораблях и на каноэ флибустьеры подошли к Панаме, которая была отстроена заново в семи километрах к западу от развалин, оставленных десятилетие назад Морганом. Атака флибустьеров на испанские военные корабли, стоявшие на якоре, провалилась. Правда, они сумели захватить два небольших судна, однако остальные пять кораблей отбили нападение. После этой неудачи мнения предводителей о дальнейших действиях разделились. Одна часть флибустьеров возвратилась через перешеек в Карибское море, другая — направилась на северо-запад, чтобы ограбить город Гранаду, расположенный на берегу озера Никарагуа. Оставшиеся пираты избрали своим вожаком Ричарда Соукинса, проявившего большую храбрость во время захвата испанских военных кораблей у берегов Панамы. Однако Соукинс не стал вторично брать Панаму, а направился со своими кораблями на остров Тобаго. Отсюда он осуществил захват нескольких испанских судов, направлявшихся в Панаму с ценным грузом. Добыча, составившая сумму около 50 тыс. реалов, была охотно выкуплена испанскими купцами.

Во время похода на Пуэбло-Нуэво испанцы, которые были уже осведомлены о появлении пиратов на западном американском побережье, неожиданно оказали упорное

сопротивление. Потеряв в бою своего предводителя Сониса, понеся большие потери и не взяв добычи, флибустьеры вынуждены были отступить. Между ними вновь возникли разногласия, и снова часть пиратов через Панамский перешеек возвратилась на восточное побережье.

При таких отходах после удачных предприятий соблюдался определенный порядок. Добыча к этому времени была распределена, каждый флибустьер получил свою долю, он мог распоряжаться ею как угодно: проиграть в кости, поменять серебро на золото и жемчуг. Во время длительного обратного пути, растянувшегося на сотни километров, награбленные ценности много раз меняли владельцев, и часто дело доходило до кровопролитных стычек между проигравшими и выигравшими. Обессиленные и больные не могли нести свой багаж, а иногда и сами были не в состоянии передвигаться. Поэтому, чтобы не умереть в джунглях, они доверяли свою поклажу товарищам, а порою упрашивали нести и себя. За эти услуги брались те, у кого уже ничего не оставалось из собственного багажа, но требовали при этом большое вознаграждение. Если такому отряду, совершающему отход, не удавалось заручиться поддержкой индейцев, то до цели добиралась в лучшем случае десятая его часть. Один из таких ужасных маршей сквозь джунгли описывает в своих путевых заметках, вышедших в Париже, гугенот де Луссан, бывший участником перехода флибустьеров через перешеек в конце XVII века.

Оставшиеся на побережье Тихого океана флибустьеры сели на единственный сохранившийся у них корабль и поплыли на юг, к чилийскому побережью. Под командованием вновь избранного капитана Шарпа они совершили несколько удачных нападений на суда. Однако их налеты на города не имели успеха. Так, например, окончилась неудачей попытка овладеть городом Арика. Основным стимулом продвижения корсаров на западное американское побережье было то, что, по их представлениям, здесь они найдут богатые и незащищенные транспорты и города. Поэтому каждая неудача вызывала кризисы в руководстве. Шарп был смещен и временно даже закован в цепи. Новым капитаном избрали старого буканьера по имени Джон Уотлинг. Однако удача, на которую так надеялись, не пришла и на этот раз. Вначале пиратам пришлось спасаться от трех небольших испанских кораблей. Когда по совету Уотлинга они вновь атаковали Арику, то были наголову разбиты. Много фли-

бустьеров, и в их числе сам Уотлинг, пали в бою. Тогда вновь разгорелись жаркие споры между пиратами, желавшими оставаться на тихоокеанском побережье, и флибустьерами, требовавшими немедленно вовзвратиться в Карибское море. В результате был достигнут компромисс. Обе стороны согласились на том, что в течение шести месяцев флибустьеры остаются в Тихом океане, а затем, обогнув мыс Горн, переместятся в Атлантику. При минимальном большинстве голосов капитаном был вновь избран Шарп.

И теперь к Шарпу пришла удача. 19 июля 1681 года на широте мыса Франциско он захватил корабль «Санта-Росарио». Позднее Шарп писал: «На этом корабле я обнаружил испанский документ огромной важности. В нем давалось описание портов, подходов, бухт, отмелей, а также скал и мелководья тихоокеанского побережья Южной Америки. Документ содержал указания о том, как проводить корабли в каждый порт. Они (офицеры захваченного корабля) хотели выбросить его за борт, но, к счастью, мне удалось их опередить. Когда книга оказалась у меня в руках, у испанцев вырвался крик ужаса».

Вскоре после этого, в августе, флибустьеры решили возвратиться в Карибское море. Они обогнули мыс Горн и на всех парусах направились к восточному побережью Южной Америки. Положение здесь сильно изменилось не в пользу флибустьеров. Это проявилось при подходе к острову Барбадос, где губернатор не разрешил им войти в порт. Они были вынуждены продолжить свое плавание на север до острова Невис, где команда была распущена. Шарп и несколько его офицеров сели в качестве пассажиров на первый же корабль, отплывающий в Англию, где они передали правительству захваченные испанские документы. Уже в октябре 1682 года английскому королю был вручен экземпляр первого английского издания этого ценного атласа.

Другая группа флибустьеров во главе с капитаном Джоном Коксом стала пробиваться морским путем в Тихий океан. К этой экспедиции Кокс привлек большое количество известных и дельных людей Вест-Индии. Одним из них был Уильям Дампир, совершивший впоследствии кругосветное плавание и ставший знаменитым. Едва выйдя в море, флибустьеры захватили первый трофей. Так как захваченный парусник оказался быстроходнее и имел более сильное вооружение, чем их собственный корабль, пираты пересели на него. На новом корабле в ян-

варе 1684 года Кокс прошел Магеллановым проливом и, продолжая двигаться на север вдоль Тихоокеанского побережья, начал совершать свои пиратские акты. Так он дошел до широты Панамы. Во время ремонта судна на Кокосовых островах Кокс скончался. Новым капитаном флибустьеры избрали Эдварда Дэвиса. Так как к Дэвису примкнули флибустьеры, а кроме того, несколько кораблей еще раньше присоединились к Коксу, пираты располагали теперь флотом, команда которого составляла 1 тыс. человек. Они намеревались подкарауливать испанские суда, идущие в Панаму из Лимы с грузом перуанского серебра. Однако, как только испанский транспорт появился на горизонте, флибустьеры увидели, что он идет под сильной охраной военных кораблей. Вместо того чтобы попытаться быстрой атакой обеспечить себе успех и захватить купеческий корабль, Дэвис проявил нерешительность и упустил эту единственную возможность. Флибустьеры обменялись с испанцами несколькими орудийными выстрелами и, оказавшись с подветренной стороны, прекратили бой.

В отличие от некоторых других флибустьерских капитанов Дэвис не был хорошим флотоводцем. Флибустьерский флот был распущен, и Дэвис с переменным успехом курсировал в одиночку у тихоокеанского побережья, пока в 1688 году, обогнув мыс Горн, не вернулся после четырехлетнего отсутствия обратно в Вест-Индию. Он воспользовался амнистией короля Якова II, отбыл в качестве пассажира в Англию и, отойдя от дел, пожинал плоды своей пиратской деятельности.

Упомянутый уже Уильям Дампир, который после нескольких неудач расстался с Дэвисом, совершил кругосветное плавание, во время которого разведал острова Батан и неизвестное до того времени северо-западное побережье Австралии. Результаты своего плавания, окончившегося в 1691 году и сыгравшего важную роль в развитии судоходства, он изложил в книге, озаглавленной «Новое путешествие вокруг света», которую опубликовал в Лондоне в 1697 году.

Дампир оказался непосредственным участником событий, которым мы обязаны появлением одной из самых знаменитых книг мировой литературы. Эта книга — произведение Даниэля Дефо «Жизнь и удивительные приключения Робинзона Крузо, моряка из Йорка».

Правительство Англии поручило Дампиру вести каперскую войну против французских и испанских судов

во время войны за испанское наследство. Однажды на борту корабля «Пять портов», сопровождавшего Дампира, возник спор между боцманом Александром Селькирком и его капитаном Штредлингом. После этой ссоры Селькирк в 1704 году был высажен на одном из безлюдных островов группы Хуан-Фернандес.

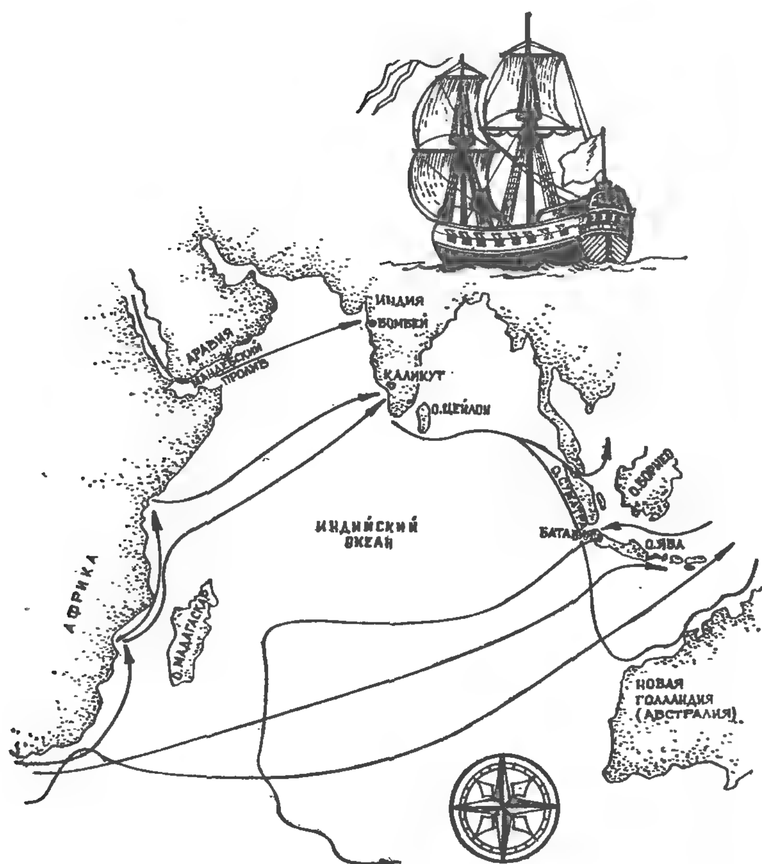
В 1708 году Дампир, на этот раз с капитаном Роджерсом, вторично отправился в каперское плавание в Тихий океан. Среди матросов начались массовые заболевания цингой, что вынудило капитана подойти к островам Хуан-Фернандес. Когда корабль приблизился к островам, на острове Мас-а-Тьерра были замечены какие-то огни. Вступив на берег, Дампир и Роджерс обнаружили там человека, одетого в козьи шкуры; это был Александр Селькирк.

Капитан Роджерс пишет о нем в своем дневнике: «Он имел кремневое ружье, немного пороху, дроби, табак, топор, нож, котел, Библию, несколько предметов обихода, а также математические инструменты и книги... Раки там такие большие, как наши омары, и очень вкусные. Иногда он их варил, а иногда жарил, так же как и козье мясо. ...Он записал, что во время своего пребывания на острове убил 500 коз...»

История Селькирка побудила Дефо написать роман, который вышел в Лондоне в 1719 году, а затем был переведен на множество языков, выдержал огромное количество изданий и до сих пор читается во всем мире с огромным интересом.

ГЛАВА XVIII

ПИРАТЫ ТЬЮ, ЭВЕРИ И КИДД В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ



К концу XVII века в Индийском океане появились первые корсары, пришедшие сюда из Карибского моря. На протяжении столетий здесь действовали арабские, индийские, а также китайские пираты. Первыми европейскими пиратами в этом районе стали англичане. Они как бы смеялись над спором между португальцами и голландцами о том, кому принадлежит Индия.

Не только Дрейк, прошедший мимо Индии во время своего кругосветного плавания с запада на восток, был восторженно принят английской королевой. Елизавета поздравляла каждого английского пирата, которому удавалось проникнуть в этот район, захватить португальские и голландские суда. В 1600 году королева поддержала создание английской Ост-Индской торговой компании. Акционеры, среди которых была и знать, любовно называли эту компанию «Old Lady» («Старая Леди»). После буржуазной революции монополия «Олд Леди» была подорвана созданием еще одной компании по торговле с Ост-Индией. Позднее дворянство и буржуазия договорились и объединили оба общества. Наряду с португальскими и голландскими судами богатства Индии стали ввозить в Европу также и английские корабли, причем их количество непрерывно росло. Как раз на эти корабли и устремили свои взгляды пираты, пришедшие из Карибского моря. Их желанной добычей являлись также и корабли правившей в Индии династии Великих Моголов, которые обычно заходили в порты Джидда в Красном море и Моха (Мокка)в Йемене, куда съезжались паломники, следующие в Мекку. Пираты из Вест-Индии встретили в Индийском океане конкурентов — ставших на путь морского разбоя дезертиров с португальских, голландских, английских и французских военных и торговых судов. Базами для проведения пиратских операций в этом районе являлись Мадагаскар и ряд других островов.

Одним из самых знаменитых пиратских капитанов Индийского океана был Томас Тью. Он родился в Род-Айленде, пуританском штате Новой Англии, и считался у своих американских современников вполне добропорядочным господином, который дешево отдавал бедным христианам Северной Америки то, что отбирал у слишком уж богатого Великого Могола языческой Индии. Действительно, во многих случаях Тью действовал, имея официальные каперские грамоты.

Так, в 1692 году Тью должен был по поручению губернатора Бермудских островов на двух кораблях совершать нападения и опустошать французские торговые поселения возле устья реки Гамбия. Деньги на проведение этой экспедиции были сорбаны несколькими купцами с Бермудских островов. Однако Тью и не думал о том, чтобы выполнить это опасное поручение в пользу губернатора и купцов. После того как из-за поломки мачты он потерял свой второй корабль, Тью уговорил команду начать самостоятельные поиски в Индийском океане богатой добычи и — что самое главное — не подвергаясь при этом никакой опасности. На корабле «Амити» («Дружба») он обогнул мыс Доброй Надежды, взял на Мадагаскаре провиант и воду и в Баб-эль-Мандебском проливе, у входа в Красное море, стал подкарауливать свою жертву. Здесь у него произошло сражение с кораблем, принадлежащим Великому Моголу. Для защиты от пиратов судно имело на борту, помимо команды, 300 солдат. Имея всего лишь горстку людей. Тью без каких-либо потерь захватил корабль. В руки пирата попало много золота и серебра. Доля каждого члена команды составила 3 тыс. фунтов. А сам Тью якобы получил 10 тыс. фунтов. Однако он оказался достаточно умен, чтобы догадаться возвратить владельцам своего «Амити» на Бермудских островах их первоначальный капитал в десятикратном размере. Пираты, побоявшиеся возвращаться домой, попросили Тью высадить их на Мадагаскаре. Там они образовали небольшие общины, обзавелись семьями, завели рабов и зажили в своих больших владениях. Когда к ним обращались другие пираты, они снабжали их водой и провиантом. Позднее они занялись работорговлей. Капитан Чарлз Джонсон, живший некоторое время на Мадагаскаре, описывает этих маленьких королей в своей «Истории пиратства XVIII века». Он говорит: «Ни один из них не умел ни писать, ни читать, и государственный секретарь понимал в этом не более чем все остальные».

С остатками команды. Тью возвратился домой, его не подвергли никакому наказанию. Он приобрел красивый дом недалеко от Нью-Йорка и считался другом губернатора Бенджамина Флетчера. Флетчер снабдил Тью каперскими свидетельствами для второго плавания к африканскому побережью. Флот Тью состоял из трех судов, флагманским кораблем вновь был «Амити». Вначале Тью обогнул мыс Доброй Надежды и направился к

своим старым друзьям на Мадагаскар. Здесь он встретился с Джоном Эйвери.

Эйвери родился в деревне недалеко от Плимута. Он рано стал выходить в море и много лет плавал штурманом на каперских судах. Одним из таких кораблей был тридцатипушечный парусник «Дьюк» («Герцог») с командой 120 человек, на котором он служил в качестве боцмана. В это время Испания и Англия вели совместную войну против Франции. Для борьбы с французами в Вест-Индии на службе у испанцев состояло много английских каперов из Бристоля. Одним из них являлся капитан «Дьюка» Джипсон. В течение нескольких месяцев «Дьюк» вместе с другим парусником стоял в бездействии в Коруне и ждал приказа. Восемь месяцев команда не получала жалованья. Капитан был пьяница и большую часть времени проводил на берегу. Эйвери разжигал растущее недовольство команды. Однажды на корабле возник бунт. Капитан со своей свитой был высажен на берег, команда избрала Эйвери своим командиром. По примеру флибустьеров мятежники выработали устав, после чего Эйвери, прозванный командой Длинным Беном, поднял якорь и направился к Мадагаскару. «Дьюк», переименованный в «Феней», захватил по пути два трофея, и с этим небольшим флотом Эйвери встретил на Мадагаскаре Тью. Они быстро нашли общий язык. Пираты направились вместе к входу в Красное море, чтобы подкараулить там корабли индийских и исламских паломников, направлявшихся в Мекку. Под прикрытием ночи части индийских кораблей удалось прорвать пиратскую блокаду, и на следующее утро в море были видны только два судна — «Фатех Магомет» и «Ганг-и-Савай». Тью на своем «Амити» устремился в погоню и через некоторое время догнал «Фатех Магомет». В тот момент, когда пираты готовились к абордажу, индийский корабль выстрелил по «Амити» из всех бортовых орудий. Тью был смертельно ранен, и его корабль вышел из боя. Однако канониры не успели еще перезарядить орудия, как у «Фатех Магомета» оказался Эйвери и вынудил его сдаться. Затем пират направился к «Ганг-и-Саваю». Корабль, который был хорошо вооружен и имел на борту 600 солдат, принадлежал семье Великого Могола. После многочасовой орудийной дуэли Эйвери удалось занять позицию для абордажного боя. Когда пираты после ожесточенной борьбы овладели кораблем, они обнаружили сказочные богатства: доля

каждого из 180 членов пиратской команды составила тысячу фунтов.

Это нападение вызвало сильное волнение и в Индии, и в Англии. Великий Могол пригрозил англичанам отомстить, закрыв английские фактории в Индии, и Ост-Индская компания испугалась за свои прибыли. Несколько людей Эйвери были схвачены в Англии, когда они продавали свои ценности, и отданы под суд. Самому Эйвери удалось скрыться. Джонсон в уже упоминавшейся книге пишет, что Эйвери при попытке продать захваченные бриллианты натолкнулся на торговцев, которые его надули. Неуловимый Эйвери стал одним из самых известных людей Англии. О нем была написана комедия «Счастливый пират». Многие верили легенде о том, что он женился на дочери Великого Могола и стал несметно богатым магараджей.

Официальная же Англия была очень встревожена успехами Эйвери в Индийском океане. Угрозы Великого Могола заставили акционеров Ост-Индской компании побеспокоиться о своих прибылях. Они потребовали от правительства направить в Индийский океан военные корабли для борьбы с Эйвери и другими пиратами.

Конечно, правительство знало, что пиратские разбойничьи набеги в Индийском океане совершались теперь не из района Карибского моря, а с североамериканского побережья, и что здесь с благословения многих губернаторов производилась продажа награбленного. Друг Томаса Тью полковник Бенджамен Флетчер, губернатор Нью-Йорка и Массачусетса, требовал от каждого пиратского капитана 700 фунтов в уплату за разрешение продавать товары в одном из портов. Губернатор сэр Вильям Фипс приглашал каперов из Пенсильвании в Бостон, чтобы они могли здесь свободно продавать награбленное добро. Губернатор Багамских островов Николас Тротт получил от Эйвери 7 тыс. фунтов за выдачу пиратам разрешения высадиться на берег после окончания разбойничьей экспедиции. Губернатор Филадельфии выдал свою дочь замуж за пиратского капитана, а во всей провинции Нью-Джерси не было ни одного суда, который согласился бы добровольно вынести обвинительный приговор пирату.

В этой ситуации английское правительство оснастило 34-пушечный каперский корабль «Эдвенче Галли» под командованием капитана Уильяма Кидда. Ему была поставлена задача захватывать как пиратские, так и фран

цузские суда. В соответствии с этим Кидд получил в Лондоне два различных каперских свидетельства. Необходимые для оснащения корабля 6 тыс. фунтов были собраны группой аристократов. Соответственно половина добычи шла в пользу кредиторов. Далее, 15 процентов должен был получить Кидд для себя и своих тайных соучастников в Нью-Йорке, 10 — по традиции предназначались королю, а остальные 25 процентов — команде.

Едва начав свой путь, Кидд был остановлен на Темзе британским военным кораблем. Офицеры этого судна отобрали из команды Кидда, насчитывавшей 150 человек, 70 лучших моряков и вынудили их служить на своем корабле. И вот, имея на борту всего лишь половину первоначальной команды, Кидд пришел в первый порт своего назначения — Нью-Йорк, где был вынужден доукомплектовать команду за счет портового сброда и всяких случайных людей. Губернатор Флетчер писал об этом в Лондон: «Здесь все считают, что ему не удастся достигнуть цели, ради которой он был направлен. Кидд не справится со всей этой ордой, не имея средств».

6 сентября «Эдвенче Галли» вышел из Нью-Йорка в море. В течение года Кидд безуспешно пытался обнаружить какой-нибудь пиратский или французский корабль. Цели Кидда оставались неясными: он был полукапер, полупират. Затем на его корабле кончились запасы продовольствия, и команда была готова взбунтоваться. Но вот наконец Кидд стал действовать. Вместо того чтобы охотиться за пиратами, он сам стал пиратом. Впрочем, его действия были не очень-то успешными. Он остановил небольшой мавританский корабль и забрал находившийся на нем груз перца. Совершив нападения на несколько кораблей, в том числе и французских, Кидд в начале 1698 года захватил 500-тонный парусник, вооруженный десятью пушками. Но тут Кидда постигла неудача: этот корабль находился под английским командованием и его захват вызвал в Лондоне большое возбуждение. Снова был нанесен ущерб интересам Ост-Индской компании, и на этот раз — королевским капером! Кидд был официально объявлен пиратом и категорически лишен права воспользоваться амнистией, которую король дал всем пиратам, действовавшим восточнее мыса Доброй Надежды.

Как и следовало ожидать, у него обострились отношения с командой. Однажды капитан позволил вовлечь

себя в спор с канониром Вильямом Муром и в драке проломил ему череп куском железа.

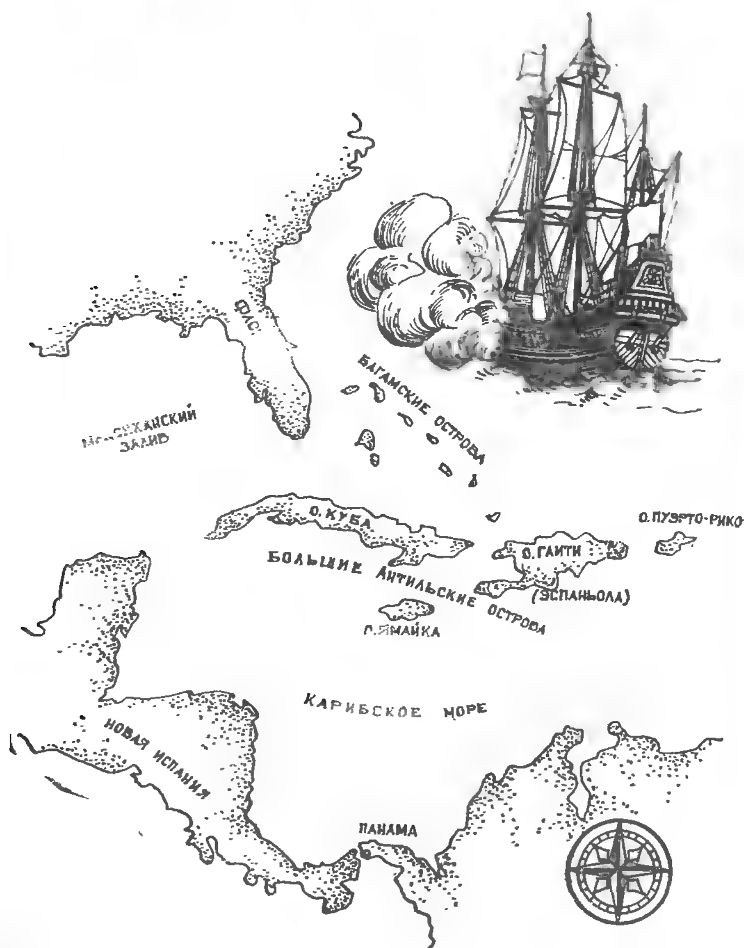
Захватывая какой-либо корабль, Кидд обычно тут же распределял добычу среди команды, и в результате от него то и дело дезертировали люди. Что бы он ни предпринимал, он не доводил дело до конца, вел себя трусливо, неопределенно, непоследовательно. Лишь по иронии судьбы именно этот Кидд считался у современников, а затем и в более поздних преданиях не иначе как идолом пиратства. Поэты посвящали ему баллады, шарманщики воспевали его как героя. Согласно легенде, он обладал несметными сокровищами, которые якобы где-то зарыл... Все это не соответствует истине.

Кидд знал, что его повсюду разыскивают как преступника. Он направился в Лонг-Айленд и послал новому губернатору Нью-Йорка сообщение о том, что имеет на борту 30 тыс. фунтов для лондонских кредиторов и что известия об объявлении его пиратом являются ложными. Губернатор дал неопределенный ответ с двойственной формулировкой. В его письме говорилось, что если все выглядит так, как утверждает Кидд, то он может прибыть в Нью-Йорк со спокойной совестью.

Оставив предварительно сундук с золотом у смотрителя маяка, Кидд явился к губернатору. Тот потребовал, чтобы Кидд немедленно представил письменный отчет об экспедиции. А чероз два дня Кидд был арестован и брошен в тюрьму, а затем закован в цепи и отправлен в Лондон. В мае 1701 года после расследования, которое продолжалось целый год, состоялся судебный процесс. Кидд был признан виновным в пиратстве и убийстве канонира Мура. 23 мая 1701 года его повесили.

Глава XIX

ПИРАТЫ БАГАМСКИХ ОСТРОВОВ И КОРОЛЕВСКАЯ АМНИСТИЯ



Начиная примерно с 1703 года Багамские острова, как в свое время Тортуга и Ямайка, стали привлекать внимание пиратов. Среди множества островов, большинство из которых были необитаемыми или представляли собой небольшие утесы и рифы, выступавшие из воды, пираты, прежде всего английские, избрали для своей главной базы остров Нью-Провиденс, которым дважды овладевали англичане.

Багамские острова были открыты в 1492 году Колумбом, однако для испанцев они оставались «бесполезными землями». Испанцы переселили коренное индейское население на Эспаньолу как рабов. С 1629 года здесь осели англичане и начали завозить на острова в качестве дешевой рабочей силы невольников из Африки. В 1677 году англичане были вытеснены испанцами. Затем англичане вторично заняли остров. В 1703 году, во время войны за испанское наследство, испанцы и французы совершили нападение на Багамские острова, сожгли на острове Нью-Провиденс город и порт Нассау и вместе с плантаторами и рабами-неграми захватили в плен английского губернатора. На острове осталось всего несколько жителей, которые сумели укрыться в лесах.

Остров Нью-Провиденс и его порт Нассау явились идеальным местом для укрытия пиратов. После того как торговля и мореходство начали все больше перемещаться в сторону североамериканского побережья, северные Багамские острова стали в географическом отношении необычайно выгодной оперативной пиратской базой. Порт Нассау давал надежное укрытие значительному количеству кораблей. Несмотря на мелководье, туда могли все же заходить суда водоизмещением до 500 т. Более крупные корабли должны были пользоваться двумя узкими проливами, расположенными справа и слева от одного из островов. Форт, расположенный на острове, позволял держать эти проливы под прикрытием.

Значение Багамских островов, видимо, уже поняли в Англии, так как не прошло и двух лет после вторичной их потери, как в 1705 году верхняя палата английского парламента направила королю адрес, в котором, в частности, говорилось: «..порт острова Провидения может быть легко защищен, и очень опасно оставлять этот остров в руках врага. Поэтому члены палаты обращаются к Его Величеству с просьбой предпринять необходимые шаги, чтобы снова овладеть островом». Однако у английского короля в это время были другие заботы. Кроме того, ис-

панцы и французы уже покинули острова, а оккупация этих островов английскими пиратами, очевидно, не шла вразрез с интересами короля, поскольку пираты были ему нужны для борьбы потив испанцев и французов. Поэтому король прекратил всякую борьбу с пиратством, которая и до того велась очень непоследовательно, и стал щедро раздавать каперские свидетельства всем желающим... А получить каперское свидетельство хотели бы все пираты. Как это выглядело на практике, видно из письма одного английского плантатора, жившего на Ямайке. Он писал своему другу в Англию о том, что, хотя каперам и было запрещено нападать на корабли в прибрежных водах английских колоний (у Ямайки эта зона равнялась пяти морским милям), один из них, плававший под английским флагом, захватил прямо у берега несколько кораблей, принадлежавших местным плантаторам и имевших на борту много денег. В письме далее говорится: «После того капер захватил также один испанский корабль, как он говорит, взяв хорошую сумму денег на борту. Но, был ли это испанский или английский корабль, неизвестно. Ни испанцы, ни кто другой в суд не обращались. Поэтому никто не проверил, находился ли этот корабль в тот момент в пятимильной зоне. Если так пойдет дальше, то каперы будут следовать за нашими кораблями от самого порта и забирать все, что захотят... Все считают, что это проклятое ремесло породит так много пиратов, что, когда наступит мир, мы будем страдать от них больше, чем сейчас от врага...»

Озабоченный плантатор был прав. Когда в 1713 году был заключен Утрехтский мир и закончилась война за испанское наследство, каперы, действовавшие до того по поручению королей, превратились в самых обычных пиратов.

Их число сильно возросло. Если в конце XVIII века казалось, что пиратство в Карибском море было почти полностью искоренено, то на Багамских островах оно воскресло, подобно фениксу, восставшему из пепла. В июле 1716 года губернатор Спотсвуд писал из Виргинии в Лондон: «На острове Нью-Провиденс создается пиратское гнездо. Если пираты получат ожидаемое пополнение за счет разного сброда из бухты Кампече, с Ямайки и из других мест, что вполне вероятно, они будут представлять весьма серьезную опасность для британской торговли, если не принять своевременных мер к их подавлению».

В Нассау уже находилось в это время более двух тысяч пиратов. На небольшом острове, лежащем перед входом в порт, они установили несколько орудий и теперь могли в относительной безопасности оснащать и ремонтировать свои корабли.

Новый подъем пиратства явился результатом принятия английским парламентом в 1651 году Навигационного акта, который разрешал практически только английским судам осуществлять связь с английскими колониями. Такая монополия благоприятствовала росту цен. Американские поселенцы были вынуждены удовлетворять свои потребности в товарах, опираясь на пиратов. Корсары в свою очередь были достаточно сообразительны и добывали пользующиеся спросом товары на английских кораблях, курсирующих между Англией и Северной Америкой. Для этого они уходили к африканскому побережью и даже огибали мыс Доброй Надежды. Там они захватывали голландские и португальские, а иногда и шедшие с востока английские корабли.

Принявшая большой размах активность пиратов во всем мире вызывала у европейских правительств озабоченность и беспокойство. В 1716 году английское правительство сделало попытку воздействовать на пиратов с помощью угрозы силой. Было объявлено: «15 сентября 1716 года. Его Величество получил многочисленные жалобы от купцов, судовладельцев и других лиц, а также от губернаторов островов и плантаций, принадлежащих Его Величеству в Вест-Индии. Согласно этим жалобам, число пиратов возросло до такой степени, что они стали угрожать безопасности плавания не только возле берегов Ямайки, но и у побережья Северной Америки, и, если не будет принято никаких мер, торговля Великобритании полностью прекратится. Тщательно рассмотрев этот вопрос и приняв предложение своего Совета, Его Величество отдал повеление направить на ликвидацию этих пиратов достаточные силы». Далее следовало описание этой королевской силы: 13 военных кораблей, такое-то количество орудий... При ближайшем рассмотрении оказалось, что все эти отнюдь не перворазрядные корабли уже находились в водах Вест-Индии, за исключением трех, которым еще предстояло туда направиться. А двум кораблям был даже отдан приказ вернуться в Англию. Таким образом, эта угроза существовала только на бумаге. Положение оставалось прежним.

Летом 1717 года в Лондоне вновь собрался королев-

ский совет, который предложил назначить на Нью-Провиденс энергичного губернатора, облаченного всеми полномочиями, а пиратов, объявив королевскую амнистию, побудить добровольно прекратить свою деятельность. Король выразил согласие на эти меры и издал соответствующую Прокламацию. В ней говорилось:

«Нам стало известно о том, что некие подданные Великобритаиии начиная с 24 июня 1715 года совершили много пиратских набегов и грабежей в водах Вест-Индии и в районе наших плантаций, чем был нанесен большой ущерб купцам Великобритании, а также другим купцам, и, хотя мы выделили достаточные силы для уничтожения вышеупомянутых пиратов, чтобы решительно покончить с этим делом, мы издаем настоящую Прокламацию.

Мы обещаем и настоящим заявляем, что все пираты, которые до 5 сентября 1718 года добровольно сдадутся одному из наших государственных секретарей в Великобритании или губернатору в наших заокеанских владениях, получат нашу милостивую амнистию за все разбойничьи действия, совершенные ими до будущего 5 января. Составлено в Хемптонкорте 5 сентября 1717 года, на четвертом году нашего правления. Георг, король».

Таким образом, амнистия была действительна в течение года. Кроме того, давалось еще четыре месяца, чтобы доставить королевскую амнистию за океан. Итак, у пиратов оставалось еще достаточно времени для разбойничьих действий, а королевская амнистия заранее прощала им все это.

Новым губернатором на Нью-Провиденс был назначен Вудс Роджерс, тот самый Роджерс, который, совершая вместе с Дампиром кругосветное плавание, не только захватывал испанские суда, в том числе и такое крупное, как «Нуэстра Сеньора» с огромными сокровищами на борту, но и грабил по пути города. Сам Роджерс сообщил нам эпизод ограбления города Гуаякиль: «Дома, стоявшие наверху, у реки, были полны женщин. ...Часть самых крупных золотых цепей они спрятали у себя на теле, надели их на ноги и бедра. Но так как женщины в этих жарких краях одеты в платья из очень тонкого шелка и полотна, наши моряки обнаруживали спрятанные украшения, ощупывая дам».

То, что его «подвиги» не получили широкой огласки, а сам он пользовался расположением двора, обошлось Роджерсу ценою крупных сумм...

Еще перед отплытием Роджерса из Англии прокламация, о которой только что шла речь, была отправлена на Багамские острова. Корабль, везший этот документ, был захвачен одним из багамских пиратов, и содержание прокламации стало быстро известно всем остальным. Большинство из пиратов прибыли на остров Нью-Провиденс на совещание. Здесь одни пираты горячо выступали за, другие — против принятия амнистии. Многие пираты предлагали провозгласить независимую республику и укрепить остров. Уже упоминавшийся Джонсон приводит в своей книге целый список пиратов, которые в это время находились на острове и отклонили амнистию. Но капитан Еннингс, пользовавшийся на острове большим влиянием, предложил безоговорочно принять амнистию. Мнения пиратов разделились, и собрание закончилось безрезультатно.

Капитан Еннингс и с ним 150 пиратов уже на следующий день покинули Нью-Провиденс. Они сдались губернатору Бермудских островов. Когда Роджерс в мае 1718 года вступил в должность губернатора острова Нью-Провиденс, первым документом, который он получил, было письмо пиратского вожака Чарлза Вейна. Очевидно, тот хотел проверить, на самом ли деле существует амнистия. Вейн писал: «Поймите, Ваше превосходительство, что мы готовы принять высочайшую Его Величества амнистию на следующих условиях: Вы дадите нам возможность продать все имеющиеся у нас товары, со всем своим имуществом мы поступим по собственному усмотрению, как это записано в высочайшем акте Его Величества. Если Ваше превосходительство согласны с этим, мы готовы принять амнистию короля. Если нет, мы будем вынуждены защищаться.

Ваши покорные слуги Чарлз Вейн и компания».

Постскриптум: «Мы ждем от Вас скорейшего ответа».

Вместо ответа Роджерс блокировал вход в порт с помощью военного корабля «Роза». В ту же ночь Вейн приказал превратить один из захваченных кораблей в брандер и направить его на всех парусах к «Розе». Чтобы избежать пожара, капитан «Розы» перерубил якорный канат и ушел на рейд, а Вейн со своими друзьями проскочил мимо брандера, едва не коснувшись его кормы, и вышел в открытое море.

Теперь пираты знали, что можно ожидать от нового губернатора. Некоторые пиратские капитаны, в частнос-

ти Бенджамин Хорниголд, приняли амнистию короля. Так же как и Роджерс, они старались искупить свое прошлое особо ревностной службой королю и вели по его заданию упорную борьбу со своими бывшими товарищами. Другие пираты, и среди них Тич, Веннер, ла Буш и Ингленд, покинули остров еще до прибытия туда Роджерса, так как они не желали принимать амнистию.

Первых пиратов, которых ему удалось захватить, Роджерс не отважился судить на острове, поскольку, как он доносил в Дондон, «не был уверен в том, что пленников не вырвут из рук охраны их восставшие товарищи».

И действительно, когда Роджерс 9 декабря 1718 года проводил первый «судебный процесс», назначив судьей бывшего пиратского капитана Томаса Бёгеса, была совершена попытка освободить осужденных. Приговоренные к смерти кричали окружавшей их толпе, что они никогда не поверили бы, будто людей можно вести на цепи, как собак, чтобы повесить, и что все это произойдет на глазах у четырехсот их лучших друзей. Вероятно, некоторые из принявших амнистию короля почувствовали задетой свою пиратскую честь, так как в толпе началось сильное волнение. Однако, когда один из зрителей попытался убить стражника, он был тут же застрелен самим Роджерсом.

Роджерс умер на острове Нью-Провиденс в 1732 году. Немалая его заслуга состояла в том, что этот остров, а также побережье Северной и Центральной Америки были почти очищены от пиратов.

ГЛАВА XX

ИСТОРИЯ ТИЧА ЧЕРНОЙ БОРОДЫ



Подобно Кидду, морской разбойник Эдвард Тич, которого обычно называли Черная Борода, принадлежал к числу самых известных и самых скандальных фигур в пиратском мире.

Капитан Джонсон, который в своей книге подробно рассказывает о жизни и смерти Тича, описывает внешность этого пирата следующим образом: «Его лицо, начиная от глаз, было закрыто густыми черными волосами, которые покрывали также и грудь. Одежда — вся в пятнах от крови и пролитых напитков, в нескольких местах платье порвано и скреплено булавками. Грязное тело пропахло потом и смесью рома с порохом, которую Тич обычно пил. У него была привычка заплетать на бороде маленькие косички с лентами и заправлять их за уши. Перед боем он надевал через оба плеча по широкой ленте. На них висело по три пистолета. Под шляпой он закреплял два горящих фитиля, свисавших по обе стороны его лица. Глаза его от природы были злыми и жестокими. Всем своим обликом он походил на фурию ада». Такая внешность не только соответствовала прозвищу Тича — Черная Борода, но и славе его как самого отчаянного и ужасного из пиратов.

Родился он в 1680 году в Бристоле. Во время войны за испанское наследство Тич плавал на английских каперских судах. Хотя Тич был известен своим мужеством и храбростью в абордажных схватках с командами французских кораблей, повышения по службе он не получал. Предположительно Тич стал пиратом в 1716 году. Пиратский вожак Хорниголд передал ему в 1716 году командование шлюпом, который сам Тич захватил в одной из схваток. С самого начала Тич обращался с командой крайне жестоко. Себя самого и команду он постоянно держал под воздействием алкоголя. Так, он писал в дневнике: «Сегодня кончился ром. Наша компания была почти трезвой. Мерзавцы пытались устроить заговор. Они стали много говорить о том, чтобы отделиться... Вечером захватили корабль с большим количеством спиртного на борту. Снова все хорошо».

Почти два года Тич на своем шлюпе сопровождал Хорниголда, пока они однажды не захватили на широте острова Мартиника крупный французский торговый корабль. С согласия Хорниголда Тич стал командиром корабля, который был укомплектован 40 пушками и был назван «Отмщение королевы Анны». Так в 1718 году Тич отделился от Хорниголда и стал действовать самостоя-

тельно, а Хорниголд возвратился на остров Нью-Провиденс и после прибытия туда губернатора Роджерса принял амнистию.

Первой жертвой Тича стал крупный английский торговый корабль. Пираты полностью его разграбили, команду высадили на берег, а парусник сожгли. Несколько дней спустя ими был атакован тридцатипушечный английский военный корабль «Скарборо», которому после многочасовой артиллерийской дуэли удалось уйти на остров Барбадос. После этого Тич стал продвигаться к южноамериканскому побережью. По пути ему встретился десятипушечный шлюп, которым командовал бывший майор Стеде Боннет, ставший недавно пиратом. Некоторое время шлюп сопровождал Тича, а затем Тич взял майора к себе на борт, мотивируя это тем, что для Боннета, который «незнаком с трудностями и задачами подобного ремесла, было бы лучше отказаться от командования шлюпом и наслаждаться спокойной жизнью на борту большого корабля в соответствии со своими желаниями и наклонностями».

С согласия команды шлюпа, который носил название «Месть», Тич назначил на этот корабль капитаном своего человека — некоего Ричарда. Вскоре после этого в Гондурасском заливе пиратами был захвачен барк «Авантюр». Сдавшуюся без боя команду Тич взял на борт своего корабля, а на захваченное судно направил своих людей, назначив капитаном штурмана Хэндса. Таким образом, у Тича была уже небольшая эскадра из трех кораблей. Он крейсировал в водах Вест-Индии и захватывал большое количество судов с богатой добычей. Награбленные товары пираты сбывали в Северной Каролине, население которой было заинтересовано в дешевых товарах, а губернатор относился к пиратам более или менее благосклонно. Тич некоторое время орудовал в непосредственной близости от побережья, а затем отважился на более наглый пиратский акт: вошел в порт Чарлстон и захватил стоявшие там восемь кораблей. Самым ценным трофеем был корабль с грузом хлопка, предназначенным для Лондона, и с большим числом богатых пассажиров на борту, среди которых находился один из членов городского самоуправления Чарлстона Самуэль Роджер. Пираты захватили этот корабль еще до захода в порт. Тич назначил пассажирам выкуп. Поскольку у него на борту кончились медикаменты, он отправил капитана Ричарда с тремя пиратами и одним из

пленных на берег, чтобы они потребовали от городских властей, помимо выкупа за людей и корабли, еще и медикаментов. Требование это было предъявлено в ультимативной форме. Тич пригрозил, если оно не будет выполнено, обезглавить пленных и послать губернатору их головы. Городской совет собрался на заседание. Было решено удовлетворить требование пирата. Тич отпустил пленных и вернул корабли. Предварительно он приказал перегрузить на свой корабль дорогостоящие товары и ценности. Одного только золота и серебра было захвачено на сумму 1500 фунтов стерлингов. После этой успешной операции Тич решил, взяв с собой горстку наиболее верных ему людей, бросить команду, предварительно обманув ее при разделе добычи. Возле острова Топсейл он посадил свой корабль на грунт, якобы для ремонта, и приказал вытащить на берег два других. Затем в сопровождении 40 человек он под каким-то предлогом удрал на баркасе.

С небольшой группой своих людей Тич прибыл к губернатору Северной Каролины и принял королевскую амнистию. В действительности же Черная Борода и не думал порывать со своим пиратским ремеслом. Он договорился с губернатором Северной Каролины Чарлзом Иденом о том, что ранее захваченный пиратом испанский корабль будет предоставлен ему на правах законного приза. На этом корабле Тич вновь вышел в море в июне 1718 года и стал крейсировать возле Бермудских островов. Черная Борода чувствовал себя в Северной Каролине в полной безопасности. Губернатор Северной Каролины покрывал все деяния своего друга, и потому пострадавшие судовладельцы, купцы и плантаторы обратились с требованием поймать или изгнать пирата и его сообщников к губернатору Виргинии. Созванный этим губернатором совет принял прокламацию, которая должна была воодушевить всех на поимку и уничтожение пиратов. В прокламации, подписанной губернатором А. Спотсвудом, содержалась также фраза о том, что «искоренение пиратов, являющихся врагами всего человечества,— справедливое и славное дело». Губернатор потребовал помощи у английской военно-морской базы на реке Джеймс. Старшему лейтенанту стоявшего там военного корабля «Жемчужина» Роберту Майнарду были выделены два шлюпа и дан приказ изловить Черную Бороду.

Капитан Джонсон описывает последний акт из жизни Черной Бороды: «17 ноября 1718 года Майнард вышел из

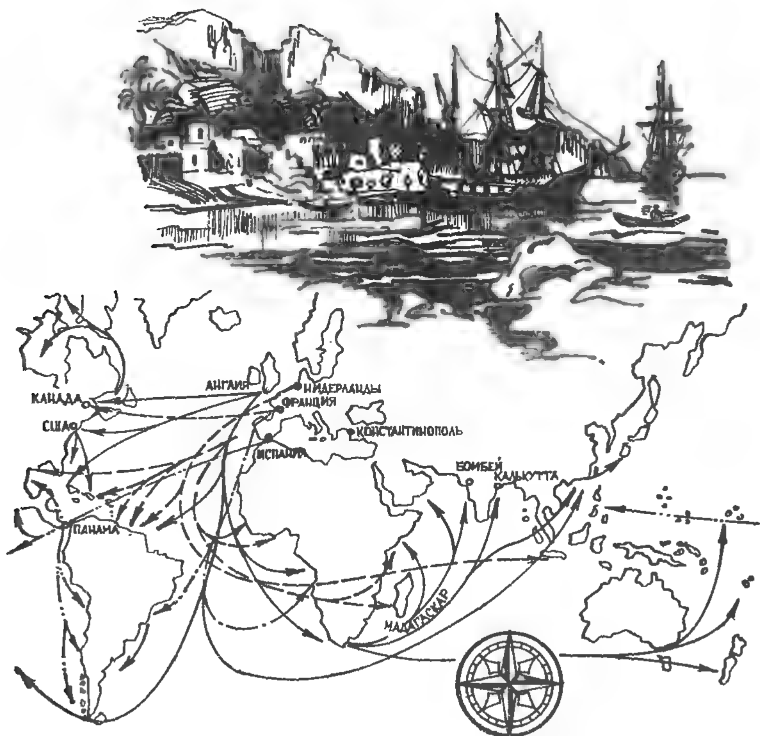
Риквайетана на реке Джеймс и вечером 21-го обнаружил пиратов, стоявших на якоре в бухте Окракоке. Майнард задерживал все встречавшиеся ему или обгонявшие его корабли, чтобы Черная Борода не смог преждевременно узнать о его приближении. Однако Тич был уже предупрежден своим другом Иденом. Секретарь губернатора Книгге письменно известил Тича о планируемой операции. Однако, как видно, Тич не считал положение особенно серьезным. У него на борту оставалось всего 25 человек. Он приказал им подготовить корабль к бою, как только покажутся оба шлюпа. Сам же он отправился на берег для участия в попойке. Мелководья и сложный фарватер помешали Майнарду подойти к пиратскому кораблю под прикрытием ночи, и он стал на якорь. Ранним утром 22 ноября оба шлюпа, следуя за шлюпкой, с которой все время измеряли глубину, приблизились к кораблю пиратов на расстояние пушечного выстрела. Тич, который уже находился на борту со всей командой, приказал поднять якорь, чтобы иметь лучшую возможность для маневра, и открыл огонь. Первый бортовой залп пирата попал в малый шлюп, его капитан и несколько членов команды были смертельно ранены. Затем Тич направился к большому шлюпу, на котором находился старший лейтенант Майнард. При этом пиратский корабль сел на мель. Выбросив балласт и вылив из бочек воду, Тич скоро вновь обрел плавучесть. Меткий ружейный и пистолетный огонь пиратов лишил Майнарда 20 человек убитых и раненых. Оба корабля, стоявшие близко друг к другу, относило к берегу. Первым коснулось дна пиратское судно. Затем корабли соприкоснулись бортами. Пираты стали бросать на палубу шлюпа недавно изобретенные ручные гранаты, начиненные порохом, кусочками свинца и железа, а также наполненные горючим веществом бутылки с прикрепленным к ним горящим шнуром. В дыму последней взорвавшейся бутылки Тич и четырнадцать его людей ворвались на борт корабля противника. Разгорелась ожесточенная схватка. Майнард и Тич выстрелили один в другого из пистолетов, Тич был ранен. Затем они стали драться на саблях. Когда у Майнарда сломалась сабля и Тич приготовился нанести ему смертельный удар, один из моряков Майнарда тяжело ранил пирата в шею. Однако Черная Борода продолжал драться. Он свалился лишь после меткого пистолетного выстрела Майнарда, сразившего его насмерть. На теле пирата насчитали 25 ран, пять из которых были огне-

стрельными. Майнард приказал отрубить Тичу голову и повесить на рее».

Остальные пираты сдались, когда погиб их капитан. Из 15 пленных 13 были повешены. Самуэль Одель был помилован, так как его насильно зачислили в пиратскую команду лишь накануне сражения. Вторым членом преступной шайки, избежавшим веревки, был некий Израэль Хэндс. Он повредил колено и ночью перед боем был отправлен на берег. Его также приговорили к смерти, однако казнь пришлось отменить: в то время, когда Хэндса содержали под стражей, король продлил срок действия амнистии. Хэндс был выпущен из тюрьмы и отправлен в Англию. Он вел в Лондоне нищенское существование. Однако Хэндс попал в историю — в качестве персонажа знаменитого романа английского писателя Роберта Луиса Стивенсона «Остров сокровищ».

ГЛАВА XXI

СТРАННЫЕ ПИРАТЫ И ПИРАТКИ



Необычной фигурой в пиратском мире был, без сомнения, майор Стеде Боннет, который некоторое время был сообщником пирата Тича. Почти год продолжалось это странное партнерство, прежде чем Боннет, после эпизода у острова Топсейл, вновь смог вернуться на борт корабля, которым когда-то командовал.

Боннет, происхождение которого так и осталось неизвестным, принимал участие в войнах между Францией и Англией и дослужился до чина майора. Уйдя из армии, он отправился в Вест-Индию, намереваясь поселиться на острове Барбадос и стать плантатором. Он был богат, образован и имел на острове хорошую репутацию. Причины, по которым Боннет покинул свои плантации и стал пиратом (по-видимому, в 1717 году), нам неизвестны. Некоторые современники характеризуют его как вольнодумца, другие считают, что он был душевнобольным, а третьи утверждают, что он стал пиратом из-за скандального характера своей жены. Ясно одно: он не имел ни малейшего понятия ни о море, ни о пиратском промысле. Шлюп, имевший десять пушек и 70 человек команды, он оборудовал на собственные деньги и назвал его «Месть». Это название не проливает никакого света на мотивы действий Боннета, так как называть корабль «Месть» или «Месть за кого-то или за что-то» считалось у пиратов хорошим тоном. Поначалу занятие пиратством принесло бывшему майору успех. В североамериканских водах у побережья Виргинии он захватил семь кораблей. В отличие от других пиратов он брал с захваченных кораблей только отдельные, нужные ему товары, не трогал команду и пассажиров и обычно отпускал свои жертвы, давая им возможность продолжать плавание. Правда, вскоре у Боннета испортились отношения с командой. Он не соблюдал пиратских обычаев и традиций и считал, что их можно заменить муштрой. Так как Боннет был абсолютным невеждой в области навигации и судовождения, он был вынужден прибегать к помощи других, и это вызывало на борту его корабля большие волнения. Очевидно, в этом и состояла причина, по которой Боннет временно отказался от командования кораблем и стал наблюдателем при Тиче.

Когда в 1718 году Боннет вновь обрел самостоятельность, он переименовал свой корабль в «Роял Джеймс», а себя стал называть капитаном Томасом. Боннет направился в Северную Каролину и получил там королевскую амнистию. Он выпросил у губернатора каперское свиде-

тельство для борьбы с испанскими судами. Однако Боннет не ограничивал свои действия рамками каперской грамоты, а вскоре вновь стал захватывать все суда без разбора, в том числе и английские. Только вел он себя при этом чрезвычайно своеобразно. Например, с одного корабля он забирал весь провиант, оставляя нетронутым остальной груз; в качестве компенсации он отдавал капитану судна рис и старый такелаж. На других судах он брал то ром, то перец, то мясо или табак.

«Роял Джеймс» после длительного плавания стал давать течь, и, кроме того, возникла необходимость очистить дно корабля от ракушек; Боннет приказал посадить судно на грунт в устье реки. Когда о присутствии пиратов стало известно в Чарлстоне, губернатор направил против Боннета два восьмипушечных шлюпа под командованием полковника Рета. 26 сентября 1718 года Боннет после короткого сражения выбросил белый флаг и был взят в плен вместе со всей командой и доставлен в Чарлстон. Незадолго до начала судебного процесса, он, подкупив «с помощью большого количества серебра» одного из стражников, сумел бежать из дома тюремщика, где его содержали отдельно. Однако вскоре Боннет был вновь пойман полковником Ретом.

Адмиральский суд в Чарлстоне приговорил Боннета и 26 из 30 его сообщников к смертной казни. Так как на процессе Боннет держался так же двойственно, как и в своих пиратских делах, председатель суда Тротт представил подробное обоснование приговора. Он, в частности, заявил: «Майор Стеде Боннет, суд присяжных нашел вас виновным в занятии пиратством. Вас достаточно обвинить только в двух преступлениях. Вы ведь знаете сами, что с тех пор, как вы появились в Северной Каролине, вы захватили и частично разграбили по меньшей мере 13 кораблей. Поэтому уличить вас можно в 11 и более преступлениях, которые вы совершили после принятия королевской амнистии, когда вы дали обещание покончить со своей позорной жизнью». И далее: «Сколько невинной крови пролито людьми, которые оказали сопротивление вашему беззаконному насилию? Мы этого не знаем, но мы знаем, что вы лично убили 18 человек и многих ранили, когда вас хотели захватить из-за ваших разбойничьих действий». После многочисленных ссылок на библию (Тротт, по всей видимости, хорошо знал ее), рассчитанных на то, чтобы вызвать у Боннета чувство вины и раскаяния, судья в заключение произнес: «Исполнив

таким образом свой долг христианина, я выполняю теперь свой долг судьи. Приговор, предусмотренный законом для вас и для ваших преступлений и выносимый настоящим судом, таков: вы, Стеде Боннет, должны отправиться в то место, откуда вы прибыли, и там вас отведут на эшафот, чтобы повесить, пока не наступит смерть. Да благословит бог в своем вечном сострадании вашу душу».

10 декабря Боннет был повешен. Немного раньше та же судьба постигла и 26 членов его команды. Оставленное каждым из них богатство не превышало нескольких фунтов. Действительно, быть пиратом под началом майора Боннета не имело большого смысла...

Высокообразованный француз Миссон, став пиратом почти за столетие до Французской революции, руководствовался примитивными представлениями о свободе, равенстве и братстве. Миссон был в свое время офицером французского военно-морского флота и плавал на борту корабля «Виктуар» («Победа») под командованием своего родственника графа Клода де Фурбена, самого удачливого корсара в Средиземном море. Во время стоянки в Неаполе молодой Миссон получил разрешение побывать в Риме. Там он познакомился с монахом-доминиканцем Караччиоли, который, став атеистом, отвергал частную собственность и провозглашал права человека. Миссон и Караччиоли подружились. Караччиоли ушел из монастыря и поступил на французский корабль. Во время длительного плавания в водах Вест-Индии друзья подробно обсудили свои вольные идеи и даже заразили этими взглядами часть команды. В одном из кровопролитных сражений с английским военным караблем «Винчелси» погиб командир французского судна. Тогда-то оба друга и решили, что наступил подходящий момент для осуществления их давно задуманного плана.

Миссон и Караччиоли, проявлявшие в бою особую храбрость, выступили перед командой с пламенными речами. Ссылаясь на пример Мухаммеда, действовавшего с помощью нескольких погонщиков верблюдов, и Дария, завоевавшего Персию с горсткой воинов, Караччиоли предложил выбрать Миссона новым капитаном и создать под его руководством плавающую республику. Команда восторженно приняла предложение. Офицерам, которые не были согласны с решением команды, было обещано, что их высадят в ближайшем порту. Начали с того, что решили выбрать флаг корабля. Некоторые из членов

команды предложили поднять черный флаг, однако Миссон заявил, что они не пираты и что их цель — завоевать для других людей свободу, данную всем богом и природой. Наконец остановились на белом флаге с вытканными золотом латинскими словами «За бога и свободу». Они захватили свой первый трофей и взяли на нем только запас рома, не тронув ни товаров, ни личных вещей команды. А так как странные пираты оставили часть рома капитану и команде подвергшегося нападению корабля, то последние приветствовали их на прощание громким «ура».

Затем был остановлен голландский корабль, на борту которого находились рабы-негры и груз золотого песка. По указанию Миссона, выступившего с речью и осудившего рабство как занятие, недостойное людей, негры были освобождены. Они получили одежду павших в бою и были приняты в полноправные члены команды. Во время плавания по Атлантике команда корабля «Виктуар» не пропускала ни одной возможности сразиться с военными судами, с превосходящим по силе противником, и при этом всегда выходила победительницей благодаря своему мужеству и презрению к смерти. Однако скоро Миссон и его команда привыкли жить за счет награбленного, Миссон придумывал различные лозунги: «Смерть тиранам», «Покончить с порабощением и нищетой», «Права и свободы народа» и другие в этом роде. То, чем занимались Миссон и его люди, не было обычным пиратством. Они отвергали всякое личное обогащение. На свой лад они хотели обеспечить себе существование и забирали на кораблях только самое необходимое для своего судна и находящихся на нем людей. В 1690 году они высадились на острове Анжуан (Коморские острова). В войне, которую Анжуан вел против соседнего острова Мохели, Миссон поддержал правительницу Анжуана. Вместе с командой «Виктуар» он провел несколько победоносных сражений против царька Мохели и принудил его к миру. После этого Миссон женился на сестре анжуанской царицы, а Караччиоли взял в жены ее племянницу. Многие матросы корабля также женились на местных женщинах.

Но Миссон и Караччиоли желали большего, чем просто заниматься пиратством, действуя со своей базы на острове Анжуан. Они отправились на Мадагаскар и на северной оконечности острова, там, где сегодня находится город и порт Диего-Суарес, образовали свою собственную республику, которую назвали «Либерталия».

Ими была выработана конституция, преследовавшая социально-утопические цели. Миссона избрали на три года президентом, а Караччиоли — государственным секретарем. Когда на острове высадился Тью, он присоединился к республиканцам и был выбран командующим флотом. В Либерталии существовала только общественная собственность. Сообща были построены жилые дома, правительственное здание, доки и крепостные сооружения. Дома запрещалось отгораживать друг от друга. Продукты распределялись в натуральном виде, деньги имелись только в общественной кассе.

Республика просуществовала, видимо, всего несколько лет — точных сведений об этом нет. Известно лишь, что однажды поселение подверглось нападению туземцев, пришедших из внутренней части острова, и было ими разрушено. Большинство либертальцев погибло, среди них — Караччиоли. Миссону и 45 другим гражданам республики удалось уйти в море на двух небольших парусных лодках. Однако они были застигнуты ураганом. Миссон и остальные члены экипажа утонули.

В истории пиратства известны также две женщины, выделявшиеся особой отвагой. По воле случая они оказались на борту одного пиратского корабля. Это были Анна Бонни и Мэри Рид. Их жизнь довольно хорошо известна, за исключением нескольких моментов.

Анна Бонни родилась в 1690 году вблизи города Корк, в Ирландии. Она была внебрачным ребенком известного адвоката. После смерти жены адвокат женился вторично на своей бывшей служанке, матери Анны, и уехал в Америку. После короткой адвокатской практики он приобрел в Южной Каролине плантацию, стал богатым и влиятельным человеком. Руки Анны просили многие молодые люди из богатых семей, но она влюбилась в простого моряка Джеймса Бонни и вышла за него замуж против воли отца. Молодожены, отправились в Вест-Индию, на остров Нью-Провиденс, так как Джеймс Бонни надеялся найти там хорошее заиятие. И он нашел его, став пиратом.

На острове Нью-Провиденс Анна познакомилась с пиратским капитаном Джеком Рэккамом по кличке Калико-Джек. Рэккам уговорил Анну сопровождать его, переодевшись в мужское платье, во время предстоявшего плавания в водах Вест-Индии. Уже во время этого первого плавания Анна почувствовала вкус к пиратской

жизни. Но так как она ждала ребенка, то Рэккам высадил ее на Кубе, где она находилась под присмотром его друзей. Когда Анна родила, она вновь вернулась на корабль к своему возлюбленному. Они плавали у побережья Северной Америки, побывали на Бермудских островах и, наконец, направились на Нью-Провиденс, где Рэккам принял амнистию короля.

На берегу у них быстро кончились деньги, и они нанялись на каперское судно, которое губернатор Роджерс оснастил для борьбы против испанских кораблей. Не успели они выйти в море, как Рэккам организовал на борту бунт и захватил командование кораблем. Он дал кораблю новое имя: «Дракон» — и с большим успехом командовал им в период самого жестокого преследования пиратов.

На борту «Дракона» находилась и Мэри Рид, тоже переодетая мужчиной. Когда Анна однажды стала проявлять симпатию к этому красивому моряку и отважному пирату, Мэри была вынуждена ей открыться. Обе женщины крепко подружились.

Мэри Рид родилась, очевидно, в 1677 году в Англии. Ее мать, жена моряка, когда муж пропал без вести, осталась с годовалым сыном на руках и попала в трудное положение, так как снова ждала ребенка. Поэтому временно она переехала в деревню к подруге. Сын умер, и она воспитывала родившуюся у нее дочь Мэри как мальчика. Возвратясь через четыре года в Лондон, она выдала девочку за своего сына Мака. Уже в 14 лет Мэри нанялась юнгой на военный корабль, затем служила кадетом в британском пехотном полку во Фландрии, после чего перевелась в кавалерию и вышла замуж за фламандского драгуна. Уйдя из армии, молодожены открыли таверну в Бреде, которую посещали многие офицеры гарнизона. Вскоре после заключения мира, когда гарнизон покинул Бреду, муж Мэри умер. Мэри рассталась с таверной, снова облачилась в мужской костюм и нанялась на голландский парусник, который должен был отправиться в Вест-Индию. По пути корабль был захвачен английскими пиратами. Так как в корабельных бумагах Мэри числилась англичанином, ее, как мнимого моряка, оставили на борту для усиления команды. Благодаря своей храбрости она скоро стала уважаемым членом пиратской команды. Когда пираты услышали о прокламации короля, обещавшей амнистию, было решено отправится на остров Нью-Провиденс и просить губернатора

Роджерса об амнистии, освобождении от наказания. Однако, как и многим другим пиратам, Мэри было трудно добывать свой хлеб на острове мирными занятиями. Поэтому, как только Рождерс стал оснащать каперские корабли для борьбы с испанцами, она нанялась на один из них. Мэри была в числе первых среди тех, кто примкнул к мятежу Рэккама и вновь обратился к пиратству.

Вот как случилось, что на борту «Дракона» находились две женщины.

А когда Мэри влюбилась в штурмана одного из захваченных у голландцев кораблей, то на пиратском судне были уже две любящие пары. Говорят, что, поскольку принадлежность пираток к прекрасному полу скрыть не удалось, среди команды велись большие споры из-за обеих женщин. Была спровоцирована ссора, и один из пиратов вызвал на дуэль возлюбленного Мэри. Как только Мэри узнала об этом, она намеренно оскорбила зачинщика так сильно, что тот был вынужден вначале драться с нею. В сабельном поединке Мэри убила своего противника и тем избавила своего дружка от необходимости принимать участие в дуэли, которая должна была произойти на два часа позже.

После многочисленных успехов Рэккам завершил свою пиратскую карьеру захватом крупного испанского военного корабля. По имеющимся сведениям, пираты, отмечавшие успех этой последней операции попойкой, продолжавшейся целый день, были застигнуты врасплох английским военным кораблем. И сам Рэккам, и его команда были так пьяны, что почти без сопротивления оказались в руках англичан.

Обе дамы сопротивлялись до последней возможности и даже стреляли в своих убегавших товарищей. Однако в конце концов были схвачены и они. Спустя 14 дней, 16 ноября 1720 года, в городе Сантьяго-де-ла-Вега, на Ямайке, состоялся, судебный процесс. Рэккама и почти всех членов его команды приговорили к смертной казни.

Очевидно, Мэри тоже освободили бы, так как судьи поверили ее заявлению, будто она ненавидит пиратскую жизнь. Однако вскоре после этого выяснилось, что́ она в действительности думает. На вопрос о том, что она, собственно, находит в этом ремесле, занимаясь которым она не только постоянно рискует жизнью, но и, попав в плен, встретит позорную смерть, Мэри ответила: «Я не боюсь смерти или виселицы. Если бы пиратам не грозила петля, все трусливые подонки в этом мире, которые сейчас об-

манывают на берегу вдов и сирот, примкнули бы к пиратам и стали бы безнаказанно грабить. Тогда честный пиратский промысел перестал бы скоро существовать». Перед приведением приговора в исполнение судья спросил осужденных, нет ли у них причин для отсрочки казни. Анна и Мэри заявили, что обе они готовятся стать матерями. Врач подтвердил их показания, и исполнение приговора было отложено.

Мэри Рид вскоре тяжело заболела и умерла в тюрьме, так и не успев стать матерью. Анны в 1721 году уже не было в тюрьме. По всей вероятности, она родила ребенка, а впоследствии отцу Анны удалось добиться ее освобождения.

ГЛАВА XXII

КОРАБЛИ, ТАКТИКА И СТАТУТ ЗНАМЕНИТЫХ АНГЛИЙСКИХ ПИРАТОВ



Одним из самых удачливых английских пиратов был Бартоломью Робертс. За время своей пиратской деятельности, которая продолжалась только три года, с 1719 по 1722 год, он захватил несколько сот кораблей, и почти все — без больших кровопролитий. Робертс не употреблял спиртного и не курил, зато любил необычайно роскошные одежды. В последнем сражении на нем был вышитый золотыми цветами камзол из темно-красной ткани, шляпа с красным пером. На шее у него висел брильянтовый крест на золотой цепи.

О происхождении, детстве и юности Робертса известно немногое. Он уже длительное время плавал в море, в том числе на военных и каперских судах, а затем примкнул к пирату Дэвису. Через шесть недель после этого Дэвис был убит в бою. За это время Робертс уже настолько зарекомендовал себя, что команда выбрала его капитаном вместо погибшего Дэвиса. Пираты в течение девяти недель курсировали прямо у побережья Бразилии, однако не могли обнаружить ни одного паруса. Тогда они направились в Карибское море и в заливе Тодуз-ус-Сантус натолкнулись на 42 португальских торговых корабля, которые стояли здесь в ожидании двух военных кораблей, чтобы в составе конвоя отправиться через Атлантический океан в Лиссабон. Робертс направился к ближайшему от него португальскому кораблю, стоявшему на якоре, и потребовал от капитана немедленно явиться к нему на борт. Робертс пригрозил португальцу в случае отказа разрядить в него орудия своего корабля. Португальский капитан действительно испугался и прибыл к пирату. Робертс потребовал указать ему корабль с самым ценным грузом. Таковым оказался сорокапушечный корабль с командой из 150 человек. С португальским капитаном на борту Робертс направился к этому судну. Подойдя к нему, он под искусно выдуманным предлогом через своего пленника попросил к себе капитана. Однако последний заподозрил что-то неладное и приказал подготовиться к бою. В ответ на это Робертс с короткого расстояния дал бортовой залп по палубе и оснастке португальского корабля. Прежде чем ошеломленная команда пришла в себя, пиратский корабль уже зацепился за свою жертву и пираты устремились вперед. Нападение вызвало тревогу у стоявших на рейде других португальских кораблей. Они подняли якоря, чтобы идти на помощь. Однако Робертс действовал быстрее. Он приказал перерубить якорный канат на захваченном корабле и поднять все паруса.

Прежде чем к нему успели подойти неприятельские суда, он ушел в море. Добыча оказалась чрезвычайно богатой. Кроме огромного количества золота, на борту захваченного судна были обнаружены также украшения и драгоценные камни, среди которых был и крест из брильянтов, предназначавшийся для короля Португалии.

Через несколько дней после этого крупного успеха Робертса постиг большой удар. Когда он отправился на баркасе на поиски бригантины, которой можно было бы завладеть, его заместитель Кеннеди уговорил команду захваченного судна немедленно поделить имевшуюся на борту добычу и как можно скорее скрыться. План был приведен в исполнение. Однако большинство пиратов через короткое время были схвачены и повешены. Та же судьба постигла и самого Кеннеди. Только это произошло уже в Англии и несколько позднее. Он открылся своей любовнице, а та его выдала.

Робертс недолго оставался без корабля. Почти без боя в руках у него вскоре оказались два шлюпа. Команды обоих кораблей перешли на его сторону, предпочтя плавать под пиратским флагом, а не скучать на патрульном корабле. Когда об этом узнал губернатор Барбадоса, он выслал против Робертса два корабля — двадцатипушечный с командой из 50 человек и десятипушечный, имевший на борту 40 человек команды. После того как обе стороны обстреляли друг друга и Робертс увидел превосходство противника, он повернул со своими кораблями назад. Так как противник не отставал, Робертс приказал выбросить за борт все пушки, боеприпасы и остальной тяжелый груз. Благодаря этому пираты смогли увеличить скорость и уйти от преследования.

Губернатор Мартинники также направил против Робертса два военных корабля, узнав, что пираты стали на якорь вблизи острова для ремонта. Однако Робертс знал тактические преимущества быстроты и внезапности. Прежде чем высланные корабли достигли места его стоянки, ремонт был закончен и пираты благополучно ушли. Робертс зло подшутил над губернатором Мартиники. Под фальшивым флагом он появился на рейде и подал сигнал, что у него на борту имеется контрабанда. В надежде на выгодные торговые сделки на пиратский корабль явилось с острова множество купцов. Как только они очутились на борту, Робертс приказал всех их схватить. Затем он сжег лодки, на которых купцы прибыли к нему, за исключением одной. На этой лодке он отправил ограб-

ленных купцов обратно с нижайшим поклоном губернатору.

Некоторое время Робертс необычайно успешно пиратствовал в водах Вест-Индии. Затем он решил сменить район действий и взял курс на побережье Западной Африки. По пути ему встретился великолепный французский сорокапушечный корабль, капитан которого оказался не из храброго десятка. Робертс поменял свои оба шлюпа на хорошо вооруженный быстроходный французский парусник и продолжил плавание. Свой новый корабль он назвал «Кингс Хэппи». В устье реки Сенегала он встретился с двумя небольшими французскими военными кораблями, которые находились здесь для защиты торговли каучуком. Французские офицеры приняли пиратский парусник за торговый корабль и потребовали, чтобы он остановился. Робертс выполнил приказ, а когда корабли подошли близко, поднял черный флаг и показал свои орудия. Оба военных корабля сдались пирату без боя. Один из них имел 16 пушек и 75 человек команды, второй — 10 пушек и команду из 65 человек. Оба корабля Робертс присоединил к «Кингс Хэппи» и с этой небольшой флотилией стал захватывать более ценную добычу.

Робертс знал, что где-то у западноафриканского побережья находятся два сильных военных корабля. Но матросы с захваченных им судов заверили его, что эти военные корабли отправились со специальным заданием в северном направлении. Это действительно было так. Однако на кораблях вспыхнула эпидемия, и они стояли на якоре в одной из защищенных бухт. Когда их командиры узнали о пиратских действиях Робертса, было решено объединить здоровых членов команд на одном из военных судов — «Своллоу» («Ласточка») — и захватить пиратов. «Своллоу» почти два месяца плавал вдоль побережья и лишь 5 февраля 1722 года возле мыса Лопес обнаружил стоявшие на якоре три пиратских корабля. Обманутый маневром мнимого бегства, Робертс направил вдогонку военному кораблю свое самое большое вспомогательное судно. Когда на следующий день оба корабля скрылись от Робертса на достаточное расстояние, капитан «Своллоу» Огл резко изменил курс и неожиданно атаковал пиратов. После мужественной обороны последние сдались противнику, превосходившему их в силе. Через четыре дня «Своллоу» вновь находился у мыса Лопес. Пираты же захватили накануне хороший трофей. А так как на его борту оказалось большое коли-

чество спиртного, Робертс не смог предотвратить обычную в таких случаях попойку. В состоянии опьянения пираты слишком поздно заметили опасность. Так как Робертс знал, что с пьяной командой ему не выдержать абордажного боя, он попытался спастись на берегу. Однако «Своллоу» преградил путь «Кингс Хэппи», и у Робертса оставался только один выход. Он сказал членам команды, что это — «последняя альтернатива позорной смерти». «Если нас начнут одолевать,— заявил он,— поднесем огонь к пороху и в хорошей веселой компании отправимся в ад». Однако Робертсу не удалось этого сделать. Рана в шею оборвала его жизнь. Согласно его завещанию, пираты спустили тело своего капитана, одетого в полную форму, за борт. Затем команда, состоявшая из 157 белых и 45 африканцев, сдалась на милость капитана Огла.

Второй корабль Робертса также поднял белый флаг. У него на борту находилась тонна золотого песка.

Другой пират, Эдвард Ингленд, служил младшим штурманом на торговом корабле, который направлялся на Ямайку, и был захвачен пиратом Винтером. Ингленд был зачислен в пиратскую команду, а через некоторое время сам принял командование пиратским парусником. Пираты базировались на острове Нью-Провиденс, в Нассау, пока губернатором острова не стал Роджерс. Еще до прибытия Роджерса Ингленд отправился к западноафриканскому побережью и захватил там много богатых трофеев. Об Ингленде шла молва, что он по-человечески относился к своим пленникам и ненавидел жестокость. Однако при захвате первого трофея Ингленда — корабля «Кадоган» — имело место варварское убийство взятого в плен капитана. Капитан «Кадогана» насильно отправил часть своей команды служить на военный корабль. В результате на борту его корабля начались ссоры. Несколько бывших моряков с «Кадогана», дезертировав с военного корабля, находились теперь среди членов команды Ингленда. Они схватили своего бывшего капитана, привязали его к якорному барабану и жестоко избили. После этого они стали швырять в него бутылки, битое стекло, пока он не умер.

Из числа захваченных судов Ингленд отобрал три корабля: один крупный, хорошо вооруженный и два малых быстроходных парусника. Теперь, имея в своем распоряжении эскадру, он смог действовать еще более успешно. После длительного плавания у африканского побережья

Ингленд на короткое время вновь отправился в Карибское море, а оттуда — к берегам Бразилии. Он был одним из самых удачливых пиратов этого района и захватил много кораблей с ценным грузом, пока его не выследила португальская эскадра. В сражении он потерял оба вспомогательных корабля. Самому Ингленду удалось уйти. Отремонтировав свой корабль, он переименовал его в «Викторию», пересек океан, задержался на короткое время возле Мадагаскара и стал высматривать добычу у западного побережья Индии на широте Гоа и Бомбея. Пираты захватывали много индийских кораблей, однако ни на одном из них не взяли большой добычи. Наконец они захватили крупный европейский парусник. Это был голландский корабль с богатым грузом на борту. Он был присоединен к «Виктории». На этих двух кораблях пираты отправились на Мадагаскар, чтобы пополнить запасы воды и провианта. Затем они обнаружили два английских и один индийский корабль. При виде пиратского флага индийский и один английский корабль обратились в бегство, а второй английский корабль, «Кассандра», вынужден был принять бой. Капитан «Кассандры» Маккра впоследствии представил Ост-Индской компании подробный доклад об этом событии, датировав его 16 ноября 1720 года. Согласно этому докладу, артиллерийская дуэль, во время которой английский корабль потерял 12 человек убитыми и 20 ранеными, продолжалась более трех часов. Данные о потерях пиратов в докладе отсутствуют. Прежде чем Ингленду удалось взять английский корабль на абордаж, капитан Маккра с оставшимися в живых членами команды сел в шлюпки и спасся на берегу. Несколько туманным представляется то обстоятельство, что пираты и Маккра или, наоборот, Маккра и пираты после боя искали связи друг с другом. Под честное слово, что его не тронут, Маккра прибыл на корабль Ингленда и вел переговоры о судьбе своего судна. «Кассандра» была оставлена за пиратами, в качестве приза, однако Ингленд передал капитану Маккра в виде возмещения свой сильно пострадавший второй корабль — бывший голландский парусник «Фонтене». Кроме того, Маккра получил 129 тюков ткани из груза «Кассандры». Такое доброжелательное отношение Ингленда к Маккра было явлением совершенно необычным и вызвало возмущение пиратов. Они, правда, не тронули Маккра, хотя некоторым очень этого хотелось, но созвали сходку, на которой Ингленд был смещен. Ингленда с тремя матросами, остав-

шимися ему верными, высадили на острове Маврикий. Дальнейшая его судьба неизвестна.

...Когда Чарлз Вейн вырвался из порта острова Нью-Провиденс, его корабль был переполнен пиратами. Поэтому из первых же захваченных кораблей Вейн подобрал себе еще два подходящих и укомплектовал их команды людьми, теснившимися на палубах его корабля. В отличие от большинства пиратов, занявших после прибытия на Нью-Провиденс губернатора Роджерса выжидательную позицию, Вейн спокойно и даже нагло плавал у восточного побережья Северной Америки и захватывал богатую добычу. Он забирал только самые ценные товары, а корабли отпускал. Когда в руки Вейна попал парусник, на борту которого находилось 90 черных рабов из Гвинеи, он освободил негров и передал их на борт своего вспомогательного корабля, которым командовал капитан Итс. Отношения между Вейном и Итсом были не особенно хорошими. Итса привлекала перспектива королевской амнистии. Получив на борт освобожденных негров, он счел момент подходящим. В намерении принять амнистию его поддержала вся команда. И спустя всего лишь несколько дней после того, как Вейн передал ему негров, Итс тайно поднял паруса и стал отходить от эскадры. Однако Вейн разгадал намерение Итса, начал преследование и подошел к беглецам на расстояние пушечного выстрела. Но было уже поздно. Итс уже почти достиг Чарлстона и находился в безопасности. В качестве прощального салюта он сделал по Вейну бортовой залп и принял в Чарлстоне королевскую амнистию.

Еще несколько дней Вейн курсировал возле порта в надежде схватить Итса. Однако тот не появлялся. Зато устроившие засаду пираты обнаружили и захватили три корабля, следовавшие в Англию.

К тому времени Вейну удалось захватить бригантину, которую он переоборудовал и укомплектовал командой, сделав своим вспомогательным кораблем. Внезапно он был застигнут сильным французским военным кораблем. После короткой перестрелки пираты отступили. Так как противник не прекращал преследования, среди пиратов начались ожесточенные споры о том, как действовать дальше. Вейн хотел избежать боя, а часть команды требовала повернуть к французу и захватить его. Во главе этой группы стоял квартирмейстер корабля Джек Рэккам. Однако, согласно пиратскому уставу, командир ко-

рабля или эскадры имел абсолютную власть во время боя или в обстановке непосредственной опасности. Потому пираты последовали указаниям капитана, подняли все паруса и ушли от преследователя. На следующий день состоялось совещание, на котором капитан Вейн был обвинен в трусости и большинством голосов смещен со своего поста. Ему и 15 членам команды, голосовавшим за него, было разрешено взять себе вспомогательный корабль.

На своем новом корабле Вейн отправился к Гондурасу, привел там парусник в порядок и оснастил его как каперское судно. Затем он действовал уже знакомым нам способом: выбрал добротный корабль из числа первых же им захваченных и с помощью этих двух кораблей продолжал свое пиратское дело у берегов Центральной и Северной Америки. Дело шло успешно, пока он однажды не попал в сильную бурю. Сопровождающий корабль получил большие повреждения, потерял маневренность и очутился во власти волн. Вейн же и команда его судна вначале успешно боролись со стихией. Однако ночью корабль наскочил на риф и разбился. Большая часть команды погибла. Лишь немногие, и среди них Вейн, сумели добраться до берега небольшого острова. Через некоторое время к берегам этого острова подошел следовавший мимо корабль, чтобы пополнить запасы пресной воды. Капитан взял Вейна и его спутников на борт как потерпевших кораблекрушение, совершенно не ведая того, кого он спас. Лишь случайно во время плавания Вейн был опознан другом капитана по имени Холфорд, командиром встретившегося в море корабля. Холфорд взял Вейна на свой корабль, приказал заковать его в цепи и передал на Ямайке в руки властей. Вейн предстал перед судом и был затем обезглавлен.

* * *

О типах пиратских кораблей в большинстве источников говорится очень мало. Даже капитан Джонсон не выходит за рамки краткой характеристики судов с указанием количества членов команды и числа орудий на борту. Только шведский вице-адмирал Чапман в своей книге «Architectura Navalis Mercatoria», вышедшей в 1768 году, дал подробное описание каперского корабля XVII и первой половины XVIII века. Можно провести сравнение каперских и военных судов примерно одного класса. Чапман называет следующие данные:

	Военный фрегат	Каперский корабль
Длина	164 фута	160 футов
Ширина	$42^1/_2$ фута	$40^5/_6$ фута
Осадка	22 фута 8 дюймов	18 футов 6 дюймов
Грузоподъемность	532 тяжелых ласта[1]	396 тяжелых ластов
Водоизмещение	78 090 кубических футов	46 488 кубических футов

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что при почти равной длине и ширине осадка, грузоподъемность и водоизмещение у капера значительно меньше, чем у фрегата. Длина и ширина парусного судна имеют решающее значение при расчетах такелажа и размещении парусов. Поскольку каперское судно имело меньший вес, оно было не так глубоко погружено в воду и при одинаковой площади парусов было, по всей вероятности, быстроходнее, чем военный корабль. К тому же военный фрегат имел два ряда пушек с каждого борта, а капер — всего лишь один ряд. Таким образом, команда у капера была менее многочисленной, и это в свою очередь уменьшало запасы провианта и воды на борту.

Для каперского судна, взятого Чапманом в качестве примера, характерно вооружение в количестве 40 пушек. 28 из них — 28-фунтовые орудия, располагавшиеся на орудийной палубе. Остальные пушки были шестифунтовые и размещались на баке и на шканцах. При 400 членах команды провианта хватало на пять месяцев, а запаса воды — на 2,5 месяца.

Примерно таким был обычно корабль удачливых пиратов. При этом нижняя граница водоизмещения находилась в пределах от 200 до 300 т, вооружения — 20—30 пушек, а численности команды — от 200 до 300 человек.

Пиратские корабли всегда имели на борту весла. Это улучшало их маневренность, а также давало им возможность подходить к противнику и при отсутствии ветра. Пиратский корабль не очень боялся военных судов, превосходящих его по огневой мощи, но более тихоходных. Интервал между бортовыми залпами был очень велик —

[1] Ласт — употреблявшаяся в Северной Европе мера тяжести, примерно 2 т.— *Прим. ред.*

более 30 минут, а попадания в находящийся на значительном расстоянии и свободно маневрирующий корабль были чрезвычайно редкими. Нападая на неприятельские корабли, пираты почти исключительно полагались на абордажный бой. Орудия использовали лишь для того, чтобы поиграть у неприятеля на нервах или чтобы с близкого расстояния уничтожить его такелаж. Неприятельский корабль никогда не поджигали, ибо в этом случае пираты остались бы без добычи.

Упомянутые выше суда имели прямые паруса и по две, три, четыре мачты. Но большинство пиратов, действовавших у североамериканского побережья, пользовались судами с парусным вооружением шхуны. Капитан Джонсон называет их в своей книге шлюпами. Чапман приводит для примера параметры трех таких парусников:

Длина	96 футов	72 фута	64 фута
Ширина	$23^3/_4$ фута	19 футов	21 фут
Максимальная осадка	11 футов	8 футов	9 футов
Грузоподъемность	66 ластов	27 ластов	30 ластов
Водоизмещение	7400 куб. футов	3088 куб. футов	3272 куб. футов
Пушки трехфунтовые	32	10	8
Весла	10 пар	8 пар	7 пар
Запас провианта	2 месяца	2 месяца	2 месяца
Запас воды	1 месяц	1 месяц	1 месяц
Команда	100 чел.	50 чел.	50 чел.

Имеется описание тактики пиратских кораблей, оставленное английским пиратом Генри Мэйнуорнингом, который был амнистирован и представил правительству предложения по искоренению пиратства. В его докладе говорится:

«Незадолго до рассвета пираты убирают паруса, становятся против ветра и высматривают корабли противника. Затем они следуют за замеченным кораблем, чтобы последний принял их за торговое судно, идущее тем же курсом. Если у пиратов несколько кораблей, то еще до рассвета они расходятся на расстояние, равное приблизительно одной мили друг от друга. Когда посторонние корабли обнаружить не удается, пираты идут попутным

ветром, как и обычные суда. Если позади пиратских кораблей замечено торговое судно, пираты поднимают максимальное количество парусов, но при этом выбрасывают плавучий якорь, чтобы уменьшить собственную скорость. На торговом корабле должны думать, что идущий впереди корабль боится преследования.

В «вороньих гнездах»[1] постоянно находятся наблюдатели. Пиратские суда согласовывают сигналы, по которым они начинают и прекращают преследование, определяют место встречи, а также узнают друг друга издалека.

Во время преследования неприятельского корабля они не придерживаются никаких определенных правил и только стараются как можно быстрее стать борт о борт с преследуемым кораблем. Обычно они выбирают такие флаги, которые соответствуют типу корабля и данному району плавания».

Выслеживая добычу, пираты пытаются подойти к ней с подветренной стороны, чтобы иметь лучшую позицию для маневрироваиия. Пираты всегда предпочитали приближаться к захватываемому кораблю на большой скорости с кормы, следуя тем же курсом. Даже крупный корабль в этом случае оказывается в проигрышном положении, потому что почти все его пушки могут стрелять только с бортовой стороны, их нельзя повернуть назад. Если же корабль начнет разворачиваться, чтобы дать бортовой залп, то в результате этого маневра он потеряет драгоценное время. Поэтому такой маневр совершали только в самый последний момент, когда становилось очевидным, что уйти не удастся. Во время сближения оба корабля готовились к предстоящему сражению. Из порохового погреба поднимался порох, выкладывали ядра, смачивали одеяла для тушения пожара, обливали водой паруса, чтобы они не могли быстро загораться. Палубу посыпали песком, чтобы ноги не скользили, когда она станет мокрой от воды и крови. И наконец, члены команды получали по ободряющему глотку спиртного. Впрочем, иногда эта порция существенно увеличивалась. Когда пират настигал свою жертву, он старался закрепиться носом своего корабля за корму неприятеля. При этом одной из первых задач было с помощью деревянного бруса заклинить руль атакуемого корабля, после чего последний терял маневренность. Одновременно на палу-

---

[1] Смотровая корзина на мачте.

бу неприятеля летели гранаты, сосуды с горючей жидкостью. После этого пираты шли на абордаж с кормовой части, действуя абордажными саблями и пистолетами, или же они выбивали стекла кормовых надстроек и проникали на корабль через внутренние помещения.

Если на борту атакуемого торгового корабля имелись вооруженные солдаты, они концентрировались на кормовой палубной надстройке. Команда собиралась возле мачт и была готова к проведению необходимого маневра. В «вороньих гнездах» обоих кораблей сидели стрелки, в задачу которых входило уничтожение вожаков неприятеля. Во время пиратской атаки на торговое судно победителем в решающем рукопашном бою, как правило, оказывался пират, если только он не попадал в ловушку. Обычно, когда пиратские корабли переходили в атаку или требовали от неприятеля сдачи, на них вывешивался черный или красный флаг, часто — с изображением черепа.

Этот флаг был известен под названием «Веселый Роджер». Он наводил на всех ужас. Принято считать, что это название происходит от арабского «аль раях» («король моря»).

На пиратских кораблях, не принадлежавших ни к какому товариществу, тоже существовала строгая дисциплина. Бартоломью Робертс, как и флибустьерские капитаны, перед выходом в море требовал от своих сообщников клятвенного заверения в том, что они будут подчиняться следующему уставу:

1. Каждый член команды имеет право на участие при решении важных вопросов; он обладает одинаковым правом на получение свежих продуктов и алкогольных напитков, как только они будут захвачены; он может их использовать по собственному усмотрению, за исключением тех случаев, когда интерес всех потребует ограничения в этом вопросе.

2. Каждый член экипажа должен быть вызван в заранее обусловленном порядке на борт захваченного корабля, чтобы, помимо своей доли добычи, он смог еще взять себе новое платье.

3. Никто из находящихся на борту не имеет права играть на деньги в карты или в кости.

4. Огни и свечи должны быть погашены в 8 часов вечера. Кто захочет продолжать пить и дальше, должен делать это на верхней палубе.

5. Каждый член команды обязан содержать в чистоте и исправности пушки, пистолеты и сабли.

6. Запрещается пребывание на борту женщин и детей. Приведшему на корабль переодетую женщину полагается смертная казнь.

7. Самовольный уход с корабля или с боевого поста карается смертью или высадкой на необитаемом острове.

8. Драться на борту запрещается. Все споры должны разрешаться на берегу с применением сабли или пистолета.

9. Никто не имеет права покинуть товарищество, пока каждый из членов команды не получит своей доли в 1000 фунтов.

10. Потерявший во время сражения конечность или изувеченный получает 800 долларов из общественной кассы. При легких ранениях выплачиваются меньшие суммы.

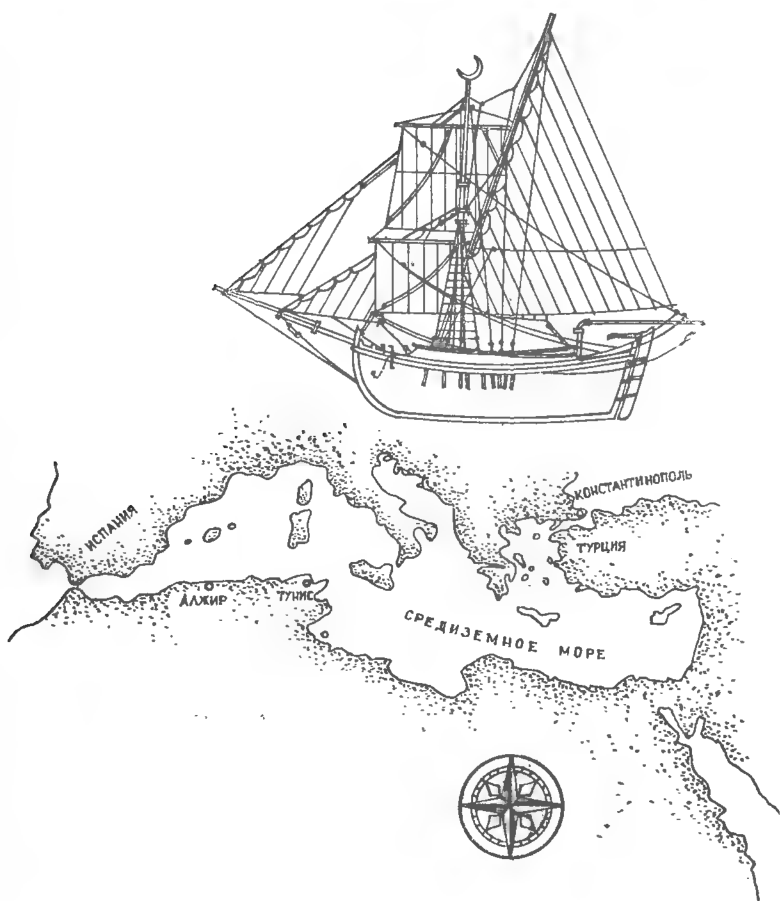
11. Капитан и штурман получают при дележе добычи две доли.

12. Музыканты могут по воскресеньям отдыхать, а остальные шесть дней они должны играть для развлечения команды.

Тех, кто нарушал эти правила, особенно тех, кто обманывал команду на один или несколько долларов, присваивал себе часть добытого серебра, золота или драгоценных камней, высаживали на пустынном чужом берегу.

ГЛАВА XXIII

АРУДЖ И ХАЙРАДДИН БАРБАРОССА



Со времен крестовых походов между фанатическими приверженцами ислама и христианства существовала ненависть. Оправдывая свои действия религиозными мотивами, христиане и мусульмане убивали, грабили и порабощали друг друга во имя своей «единоспасающей» веры. В действительности же речь шла о защите самых утилитарных интересов — политических и экономических.

В 1453 году турки захватили Константинополь и распространили свое владычество на Средиземноморское побережье Юго-Восточной Европы. В 1492 году в Северную Африку из Испании были изгнаны мавры[1], и потому господство мусульман там усилилось. Наряду с религиозной нетерпимостью арабами руководило стремление отомстить за потерю земель на Пиренейском полуострове. Так как каменистая североафриканская земля едва могла прокормить лишь немногочисленное население из крестьян и торговцев, многие арабы, изгнанные из Испании, решили попытать счастья на поприще морского разбоя. В это же время испанские идальго под предлогом продолжения «богоугодной войны» с мусульманами начали проникать по морю к Северной Африке. В первое десятилетие XVI века они захватили много городов на североафриканском побережье и прилежащих островах, которые они укрепили фортами и вооруженными гарнизонами.

Пираты действовали в Средиземном море и до того: финикийцы, греки, римляне, о которых уже говорилось. Теперь к ним прибавились арабы. Пиратство являлось составным звеном цепи войн, участники которых использовали религию для прикрытия своих истинных целей. Мавры хорошо знали язык, торговлю и морские связи своих противников, и это было их преимуществом. У мавров пиратство было строго организовано. Мусульманские правители обычно получали десять процентов от продажи награбленных товаров, а также от выкупа, полученного за пленных христиан. За это пиратам предоставлялось убежище в портах. Они также имели право свободно продавать на рынках свою добычу и рабов-христиан. Члены команды пиратского судна или целой флотилии подчинялись определенным законам в отношении дисцип-

[1] Мавры — средние века в Западной Европе общее название мусульманского населения Пиренейского полуострова и западной части Северной Африки, говорившего на арабском языке.— *Прим. ред.*

лины и дележа добычи, как это было в обычае и у христианских «коллег». Капитан, называемый по-арабски «реис», оснащал свой корабль на собственные средства. Рабы-христиане обслуживали паруса и весла. Янычары выполняли на борту роль надсмотрщиков за рабами. Одновременно они являлись также штурмовыми группами, силами которых осуществлялся захват вражеского корабля. Как только корабли покидали свои базы, флаг на них заменялся для маскировки флагом одного из европейских средиземноморских государств. Чтобы заставить противника остановиться, стреляли из пушек. Зажигательные снаряды, которыми в ту пору часто пользовались в ходе морских сражений, не применяли, так как пиратам нужно было получить добычу невредимой. Самым распространенным видом пиратских кораблей в то время были парусники дау и шебекке, которые начиная с XV столетия имели на корме и на носу огнестрельные орудия.

В 1504 году арабским пиратам удалось захватить две большие военные галеры папы Юлия II, которые шли из Генуи в Чивитавеккью с ценным грузом на борту. Галеры находились друг от друга вне пределов видимости, и на них не было принято никаких мер предосторожности. И вот на широте острова Эльба появился быстроходный парусник, который направился прямо к папской галере, шедшей впереди. Парусник почти поравнялся с галерой, и прятавшиеся до этого под палубой арабы приготовились к абордажу. Только теперь на папском судне заметили опасность. Но было уже поздно. После короткой схватки галера оказалась в руках пиратов. Оставшимся в живых членам команды было приказано снять одежду, в которую тут уже облачились пираты. Они замедлили ход галеры, взяли собственный корабль на буксир, как трофей, и стали ждать вторую галеру. Хитрость полностью удалась. Когда вторая галера приблизилась на достаточное расстояние, она была также захвачена. У папы стало на два военных корабля меньше.

Предводителя мавританских пиратов, который провел эту дерзкую операцию, звали Хорук (Арудж). За его рыжую бороду его прозвали Барбароссой (Рыжебородым). Он был сыном гончара Якоба Рейса, христианина, который переселился с Балкан на остров Лесбос (Митилена). После захвата острова турками он и его семья приняли ислам. Гончар имел мореходное судно, на котором доставлял на рынки свои изделия. Согласно леген-

де, когда подросли его сыновья, отец стал вместе с ними иногда пробавляться морским разбоем.

После смерти отца его сыновья — Хорук, Элиас, Исхак и Ацор — продолжили это занятие.

Во время одного из пиратских плаваний Арудж был захвачен в плен галерой ордена иоаннитов, а Элиас убит. Очевидно, Исхак продолжал дело отца-гончара в одиночку, так как Ацор с этого момента начинает успешную деятельность на поприще морского разбоя, принесшую ему славу самого знаменитого пирата своего времени. Он получил от турецкого султана почетное имя Хайраддина, хранителя верующих. Как и брата его Аруджа, из-за рыжей бороды его тоже называли Барбароссой. Вначале Ацор действовал в одиночку, захватывая христианские суда, чтобы собрать большую сумму для выкупа из плена своего брата Хорука (Аруджа). Однако скоро вокруг молодого и чрезвычайно удачливого пирата стало собираться все больше и больше сторонников. И несмотря на это, прошли годы, прежде чем Ацору удалось выкупить своего брата, плававшего гребцом на галере иоаннитов.

После возвращения Арудж стал во главе крупной пиратской организации, которая за большое вознаграждение оказывала услуги различным хозяевам. Своего первого крупного успеха братья добились, когда им удалось захватить хорошо вооруженную испанскую галеру, державшую курс на североафриканское побережье. Это был правительственный корабль, на борту которого находились губернатор и несколько сот солдат. Помимо золота и драгоценностей, на корабле было много пассажиров из богатых семей, за которых можно было ожидать значительного выкупа. Так как во время абордажного боя Арудж потерял руку, то честь триумфального шествия через Тунис с пленными и захваченной добычей выпала Ацору.

Наряду с пиратским товариществом Аруджа и Хайраддина на североафриканском побережье возникли многочисленные другие пиратские группы, которые имели весьма неплохой доход, нападая на торговые корабли христиан, в особенности на суда, шедшие под испанским флагом. Но Испания не оставалась бездеятельной. В течение двух лет (1509 и 1510 гг.) сильный испанский флот блокировал порты Оран, Бужи и Алжир. После этого Алжир заключил с Испанией мир, и пиратство на несколько лет затихло. Но уже в 1516 году алжирцы вновь

стали призывать к борьбе против Испании. Они обратились к эмиру Селиму с просьбой стать их властелином. Селим в свою очередь попросил помощи у Аруджа. Хайраддин со своим флотом блокировал Алжир с моря, а Арудж во главе пятитысячного войска вошел в город. Задушив Селима в бассейне, где тот купался, Арудж стал властелином Алжира. Он попытался распространить свое владычество на Тунис. Однако алжирцы быстро устали от его правления и начали плести сеть интриг с испанцами, чтобы избавиться от надоевшего пирата. Карл V направил испанскому наместнику в Оран 10 тыс. солдат, с помощью которых удалось окружить Аруджа и его войска возле Тлемсена. Когда Арудж попытался прорвать кольцо, он был убит в бою. Вместе с ним пали 1500 пиратов. Как утверждает легенда, чтобы отвлечь преследователей, Арудж разбрасывал за собой золото и серебро. Но, по свидетельству истории, напрасно.

Испанцы раньше времени стали торжествовать по поводу смерти старшего Барбароссы. В лице его брата Хайраддина перед ними вырос новый, еще более опасный враг.

Король хотел закрепить победу и направил против Алжира флот. Это была первая из пятнадцати следовавших одна за другой попыток захватить город. Хайраддин уничтожил этот флот. Испанцы потеряли при этом более 20 кораблей и 4 тыс. человек. Войдя в Алжир, Хайраддин объявил город собственностью Османской империи и присягнул на верность турецкому султану. Султан утвердил его наместником Алжира, возвел в титул бейлербея (бей над всеми беями) и предоставил ему для борьбы против Испании 2 тыс. канониров и 4 тыс. янычар. Получив такую большую силу, Хайраддин захватил алжирские порты Бон, Колло и Шершел. Его отряды проникли даже в глубь страны. Они захватили город Константину, а также обширные области, которые были обложены данью.

Хайраддин никогда не забывал обеспечивать себе милость султана с помощью богатых подарков. Но в личной жизни он оставался простым и скромным. В истории французского флота, вышедшей в 1841 году, о Хайраддине говорится следующее: «...У него были лохматые брови, густая борода и толстый нос. Его толстая нижняя губа пренебрежительно выступала вперед. Он был среднего роста, однако обладал богатырской силой. На вытянутой руке он мог держать двухгодовалую овцу до тех пор, пока та не погибала... Поистине необычайное влия-

ние, оказываемое им на своих командиров и простых пиратов, поклонники его объясняют огромной храбростью и ловкостью этого человека, а также тем, что даже самые отчаянные его предприятия всегда оканчивались успехом.

Ум и храбрость в нападении, прозорливость и отвага в обороне, огромная работоспособность, непобедимость— все эти похвальные качества заслонялись приливами неумолимой и холодной жестокости...»

Когда в 1526 году испанцы вновь предприняли попытку возвратить Алжир, они почувствовали возросшую силу Рыжебородого. Несмотря на сильный огонь испанской крепости Пенон, расположенной на острове неподалеку от Алжира, Хайраддин на своих маневренных судах сумел захватить испанские корабли на трудном в навигационном отношении рейде с многочисленными песчаными отмелями. Исход битвы был решен захватом испанского флагманского корабля и пленением командующего флотом. Однако после победы Хайраддин направился не в Алжир, а в Тунис, так как алжирский бей был в сговоре с испанцами. В течение приблизительно трех лет Барбаросса совершал свои пиратские операции, действуя из Туниса. Затем в 1529 году он с сильным войском появился у Алжира и наконец смог закрепиться в городе. Так как Хайраддин на собственном опыте познал значение крепости Пенон, он спустя короткое время атаковал крепость и вынудил к капитуляции ее гарнизон в составе 500 человек. Он приказал разобрать укрепления и силами рабов-христиан соорудить из камней мол, который соединил остров с материком.

Теперь Хайраддин находился на вершине власти. Его слава была так велика, что каждый реис (капитан) североафриканского побережья считал своим долгом присоединиться к победоносному пиратскому адмиралу. Эти реисы образовали особую компанию, которая обладала огромными средствами и большим влиянием. Команды их кораблей большей частью состояли из европейских моряков, которые попали в плен или покинули родину и приняли ислам.

В течение семнадцати лет Хайраддин Барбаросса утверждал организованное в государственном масштабе пиратское господство в западной части Средиземного моря, не встречая при этом серьезного сопротивления. Когда турки начали поход на Вену, император Карл V назначил генуэзца Андреа Дориа адмиралом император-

ского флота в Средиземном море. Султан вызвал Хайраддина в Константинополь и назначил адмиралом османского флота, заявив при этом: «Отдаю под твое командование все свои корабли и доверяю тебе берега своей империи». Хотя турецкий султан, бывший в то время самым могущественным правителем на земле, официально назначил Хайраддина адмиралом османского флота, традиционная историография характеризует его и в дальнейшем как «авантюриста и предводителя пиратских банд». Противника его, Андреа Дориа, историки представляют как одного из самых крупных государственных деятелей и героев века. Насколько правдива такая характеристика, явствует хотя бы из следующего. Хайраддин сохранял верность своему султану в течение шестидесяти лет, а Дориа служил тому, кто мог больше ему заплатить: служил не только императору, но и папе против императора, Генуе против Франции и Франции против своего родного города Генуи, Франции против Испании, а также императору против короля Франции Франциска I...

Сражения и битвы между Дориа и Хайраддином какое-то время не приносили окончательной победы ни тому, ни другому. Когда Дориа одержал ряд побед в восточной части Средиземного моря, Барбаросса со своим сильным флотом отправился к побережью Италии и навел там страх и смятение. Он разбил Дориа в Мессинском проливе и преследовал его вплоть до Венецианского залива. При повторном проникновении на итальянское побережье в 1534 году он разграбил города Реджо и Геную.

Тысячи пленных христиан попали на турецкие галеры или были проданы на невольничьих рынках Алжира и Туниса. Хайраддин с гордостью докладывал султану: «То, что я причинил Дориа согласно твоему приказу, есть только небольшая часть того, что ему еще предстоит от меня получить».

После этих неудач император Карл V снарядил экспедицию для нанесения контрудара. На корабли, находившиеся под командованием Дориа, в Барселоне были погружены немецкие, испанские и итальянские экспедиционные войска. С этими силами Карл захватил Тунис. 21 июля 1535 года Карл V с триумфом вошел в город и отдал его на разграбление своим солдатам. Хайраддину, возглавлявшему оборону, удалось уйти, и он продолжал совершать свои разбойничьи акции из Алжира. 25 сен-

тября 1538 года возле побережья западной Греции, в заливе Превеза, произошло сражение между объединенным испанско-венецианским флотом под командованием Дориа и турецким флотом под командованием Хайраддина. Дориа потерпел поражение, и Венеция была вынуждена заключить невыгодный мир с султаном. В результате этой победы Хайраддин стал неограниченным хозяином Средиземного моря.

Однако Карл V, король Испании и император «Священной Римской империи», во владениях которого «никогда не заходило солнце», не собирался смириться с таким положением. Он приказал набрать сильное войско для захвата Алжира и 19 октября 1541 года вышел в море, имея флот численностью 500 кораблей под командованием Дориа и большие экспедиционные силы. Так как Хайраддин находился в Константинополе, командование в Алжире принял на себя его заместитель Хассан. После высадки, которая из-за плохой погоды была трудной, атака испанской пехоты захлебнулась тут же на берегу. Император потерял 10 тыс. человек убитыми, а пленных насчитывалось такое количество, что на рынке за раба-христианина «нельзя было получить даже луковицы».

В 1543 году французский король Франциск I заключил с султаном Сулейманом I союз против Карла V. Мавританско-турецкий флот Хайраддина совместно с французской эскадрой взял Ниццу. При разграблении города Хайраддин захватил более 5 тыс. пленных, которых открыто продавал в Марселе как рабов. Был заключен мир.

Но так как король не смог заплатить за предоставленную ему помощь, Хайраддин остался на французском побережье и грабил портовые города и провинции. При этом он устраивал охоту на людей и тех, кого ему удавалось захватить, отправлял в Алжир как рабов. Барбаросса оставался тут до тех пор, пока Франциск I не выплатил Сулейману весь долг до последнего франка.

Хайраддин Барбаросса, адмирал турецкого флота, почитаемый герой и одновременно пират, умер в 1546 году.

Глава XXIV

ВСЕСИЛЬНЫЕ ПИРАТЫ ВАРВАРИЙСКИХ ГОСУДАРСТВ



После смерти Хайраддина Барбароссы султан назначил адмиралом турецкого флота и главнокомандующим морскими силами в восточной части Средиземного моря Драгута — ученика Барбароссы и одного из командиров его флота. Как и его учитель, Драгут три года провел на одной из христианских галер, пока не был выкуплен за большую сумму. Начав борьбу против Дориа, пленником которого он когда-то был, Драгут вернул султану много баз на побережье Северной Африки, а также захватил Триполи. За это султан назначил его беем города. Драгут предпринял несколько разбойничьих походов на испанское и итальянское побережья. В 1565 году он повел мавританско-турецкий флот на штурм острова Мальта, переданного рыцарскому ордену Иоаннитов. Экспедиционный корпус Драгута насчитывал более 10 тыс. человек. Во время взятия одной из крепостей Драгут был смертельно ранен.

Последователем Драгута стал принявший ислам европеец, взявший себе новое имя — Ульдж Али. В Европе он был известен как Оччали. Он был назначен наместником Алжира. Свою благодарность за это Ульдж Али выразил возвращением султану Туниса, а также беспощадной борьбой с христианскими кораблями, плававшими в западной части Средиземного моря, независимо от того, были это военные галеры, пиратские суда или мирные торговые корабли. Несмотря на это, он не был назначен главнокомандующим турецким флотом и оставался командиром своей пиратской эскадры до тех пор, пока в 1571 году у Лепанто не состоялось решающее сражение между объединенным флотом папы римского, Испании и Венеции и турецким флотом. Объединенным флотом командовал дон Хуан Австрийський, незаконнорожденный сын Карла V (правившего Испанией под именем короля Карлоса I.— *Прим. ред.*). Турецкий флот находился под командованием любимчика султана Али-паши. В соответствии с тактическими принципами того времени исход битвы решался боеспособностью каждого отдельного корабля и даже каждого члена команды. Сообщая королю о победе, дон Хуан следующим образом описывал решающий этап битвы: «Прошел час, но оба адмиральских корабля продолжали сражаться. Два раз наши солдаты проникали на турецкий корабль и доходили до главной мачты. Однако всякий раз они вынуждены были отступать на свой корабль, так как мусульмане получали большое подкрепление. Наш корабль дважды выдержи-

вал атаку лишь благодаря невероятной храбрости фельдмаршала Лопе де Фигуэра. Через полтора часа бог благословил наш корабль, после чего Али-паша и более 500 турок были убиты, его флаги и штандарты сорваны, а вместо них на грот-мачте был поднят наш флаг с крестом».

Победителем в этом кровавом сражении вышел дон Хуан Австрийский. Однако был победитель и с турецкой стороны — Оччали. Со своим флотом он захватил много христианских судов. Среди них оказался адмиральский корабль мальтийцев, вымпел которого победитель доставил в Константинополь. Теперь султан назначил Ульдж Али главнокомандующим над всеми турецкими кораблями, вышедшими из битвы.

После битвы у Лепанто в результате начавшегося упадка Османской империи североафриканское побережье стало уходить из-под турецкого контроля. Варварийские государства (так в XVI веке называли в Европе Марокко, Алжир, Тунис и Триполитанию) мало заботились об интересах султана и превратили свои порты и приморские поселения в пиратские базы. Морской разбой был организован в государственном масштабе, его совмещали с таким выгодным делом, как работорговля. Пираты угрожали средиземноморскому судоходству, проходили через Гибралтар и охотились за испанскими судами, перевозившими серебро из западных колоний, а также за голландскими и английскими кораблями, плававшими в Индию.

В период между 1609 и 1616 годами алжирские пираты захватили 446 одних только английских кораблей. Варварийцы опустошали Азорские и Канарские острова, проникали в Данию и Исландию, их пиратские суда становились на якорь даже в устьях Темзы и Эльбы. Такая странная вещь, как появление варварийских пиратов у берегов европейских государств, стала возможной потому, что многие европейские страны вели темные интриги. Ревниво относясь к торговле соседей, государства заключали секретные соглашения с пиратами и растрачивали свои силы в длительных войнах друг с другом. Мавританским пиратам тайно выплачивались известные суммы за то, чтобы они уничтожали корабли соперников в торговле. И лишь когда пираты нарушали подобные соглашения и начинали причинять ущерб национальной торговле, соответствующие государства в одиночку предпринимали акции против них.

Так, например, в 1655 году после нескольких незначительных операций английская эскадра подошла к Тунису и потопила все корабли, находившиеся в порту и на рейде. Затем эскадра направилась в Алжир и освободила томившихся там британских пленных. В 1661 году известный голландский адмирал де Руйтер предпринял карательную экспедицию против варварийцев и освободил при этом много рабов-христиан. В 1683 году французская эскадра выпустила по Алжиру 6 тыс. ядер и превратила город в развалины. Через пять лет французы вновь произвели обстрел Алжира. Об этом событии «Хроника удивительнейших историй 1688 года» сообщала под заголовком «Бомбардировка Алжира»: «В связи с тем что пираты Алжира относились к королю Франции без малейшего уважения и причиняли его стране и людям многочисленные страдания, туда был послан с большой эскадрой и боезапасом из 18 тыс. бомб маршал д'Эстре, которому было поручено еще раз обстрелять город. И 18 июня он подошел к берегам Алжира. Варвары отправили все свои корабли в Тетуан, а на молу и на берегу установили более 100 тяжелых орудий. Они не хотели и слышать ни о каких условиях. В городе было много вооруженных людей, а в деревнях, кроме того, находилось еще 20 тысяч солдат, готовых воспрепятствовать высадке французского десанта. Женщины и дети были отправлены в безопасное место, находившееся на расстоянии полумили. Начался сильный обстрел города. Но алжирский генерал Месаморто зарядил в пушки французского консула и других фрунцузов и выстрелил ими по врагу. Было видно, как куски этих несчастных плавали в море. В ответ на это маршал д'Эстре приказал убить шестерых знатных турок, привязать их к доскам и пустить к порту. Однако успеха это ему не принесло. Хотя разбойники и покинули здания, некоторые из которых были разрушены, французы не достигли своей цели и вскоре убрались восвояси».

Карательные экспедиции против главных пиратских гнезд на североафриканском побережье были исключением. Как правило, европейские правители покупали благосклонность пиратских беев с помощью дани. С этой целью заключались официальные договоры, в которых фиксировались вид и размер дани. Обычно в качестве дани выступали корабли, оружие и морское снаряжение. Это давало пиратам возможность активизировать свою деятельность. Пираты ловко использовали эту систему.

Они нарушали уже заключенные соглашения, вынуждая правительства к повторным переговорам, в результате которых первоначальный размер дани увеличивался. Игру с пиратами вели все без исключения европейские страны, заинтересованные в морских сношениях: Англия, Франция, Голландия, Швеция, Австрия, Испания, Португалия. Впоследствии так же поступали и США. Германский император тоже вступал в переговоры с беями. Однако находившиеся на побережье торговые города предпочитали устанавливать непосредственные контакты с пиратами. Когда кончался срок действия договора и прекращалась выплата дани, пираты снова начинали нападения на корабли «откупившейся» от них страны. Более того, они нередко заковывали в цепи ее консулов и отправляли их на каторжные работы. Высокомерие беев доходило до того, что они заставляли представителей стран, плативших им дань, когда те шли на прием, проползать под деревянными загородками, чтобы таким образом заставить их низко кланяться. Этот своеобразный способ добиваться изъявлений почтения был заимствован у древних китайцев. Однако, как гласит легенда, в Китае во время одной из таких церемоний датский посланник пролез в приемную задом...

Еще в 1799 году недавно образованные Соединенные Штаты Америки должны были в качестве дани заплатить варварийским пиратам 50 тыс. долларов, отдать 28 пушек, 10 тыс. ядер с необходимым количеством пороха, а также предоставить им корабли и снаряжение. Американский консул в Тунисе в 1800 году направил своему правительству следующий запрос: «...Неужели действительно семь европейских королей, две республики и один континент обязаны платить дань этому высокопоставленному зверю, весь флот которого ие стоит и двух линкоров?»

В этом же году правительство США вынуждено было пережить почти невероятное унижение. Когда американский военный корабль «Джордж Вашингтон» привез бею положенную ежегодную дань, тот потребовал, чтобы американский корабль доставил эту дань в Константинополь под турецким флагом. И командир «Вашингтоиа» выполнил это указание с согласия своего правительства... Этот случай так возмутил американцев, что конгресс немедленно потребовал строительства военного флота для обуздания североафриканских пиратов. Как только весть об этом достигла берегов Северной Африки, алжирский

бей заявил, что он готов не трогать больше американские корабли, если получит в подарок полностью оснащенный и вооруженный фрегат. Бей Туниса потребовал за отказ от нападения на американские корабли 40 пушек и 10 тыс. ружей. Аналогичные требования были выдвинуты также султаном Марокко. А властитель Триполи в мае 1801 года объявил США войну, приказал сорвать флаг со здания американского консульства и срубить флагшток.

Итак, американцы снарядили корабли, с помощью которых в течение двух лет они держали североафриканское побережье под строгим контролем и вынудили беев к капитуляции. Однако стоило этим кораблям покинуть воды Средиземного моря, как атаки пиратов на американские суда возобновились.

Нападения североафриканских пиратов на европейские корабли никогда полностью не прекращались, поэтому Венский конгресс вынужден был заняться вопросом о морском разбое у побережья Северной Африки. Объединенный англоголландский флот в течение 24 часов вел обстрел города и порта Алжир. Алжирский бей был вынужден отказаться от занятия пиратством и работорговлей. После таких действий беи стали несколько побаиваться сильных морских держав. Но тем яростнее грабили они суда других государств.

В 1830 году правительство Франции, использовав пиратство как повод, оккупировало Алжир, а позднее и Тунис. Эти страны были присоединены к Франции на правах колоний.

Из германских прибрежных государств обязательную дань платили пиратам Северной Африки Ганновер, Пруссия, Бремен, Любек и Гамбург. Историк Эрнст Бааш в конце XIX века собрал имевшиеся в Гамбурге документы о переговорах между гамбургским сенатом и алжирским беем. Согласно этим документам, в качестве посредника был избран гамбургский купец Якоб Говертс, который долгое время проживал в Марселе. Связь с правительством Алжира осуществлял французский консул в Алжире, получивший за это авансом 3 тыс. талеров. Членам алжирского правительства тоже было выплачено от 3 до 4 тыс. талеров. В соответствии с данной ему директивой Говертс, который прибыл в Алжир в 1749 году, получил право выплатить в виде взяток сумму до 30 тыс. талеров. И ему понадобилось почти два года, чтобы выторговать приемлемые для Гамбурга условия договора.

Алжирский бей потребовал выплатить дань оружием, боеприпасами и снаряжением для кораблей. Когда по этому поводу возникли сомнения, гамбургский сенат постановил: «За эти поставки нашему городу никто не сделает ни малейшего упрека, так как до нас это же совершили Голландия, Швеция и Дания».

Договор подписали 28 февраля 1751 года, и уже 5 апреля он был ратифицирован Гамбургом. Размеры разовой и ежегодной обязательной дани указывались в специальном секретном пункте договора. Открытый же текст содержал уступки Гамбургу.

Текст секретного пункта сохранился. В первой его части перечисляются «подарки» бею: 50 чугунных 12—18-фунтовых пушек с лафетами, 4 литые 100—150-фунтовые мортиры с лафетами, 4 тыс. 100—150-фунтовых бомб, тысяча квинталов[1] пороха, 8 тыс. 12—18-фунтовых пушечных ядер, 50 корабельных мачт соответствующей толщины размером 45—50 футов, 10 канатов по 125 саженей, 30 меньших канатов такой же длины, 500 квинталов такелажа, по одной тысяче дубовых и сосновых досок. Далее перечислялись драгоценности, украшения и др. Предусматривались и ежегодные обязательные поставки: 300 квинталов пороха, 300 квинталов свинца, 500 квинталов легкого такелажа, 100 бревен, 100 штук парусины, 10 мачт, 10 канатов, 25 единиц малого такелажа, 3 тыс. пушечных ядер весом 3—8 фунтов...

Для бея и его двора гамбуржцы покупали в Париже бриллиантовые кольца, золотые табакерки, золотые часы и голландское полотно. Весь этот груз был отправлен в Алжир на двух кораблях: «Клееблатт» и «Европа».

Гамбургский сенат вел переговрoы также и с султаном Марокко, в результате чего марокканские пираты на какое-то время прекратили нападения на гамбургские корабли. С некоторым злорадством гамбургская хроника отмечает, что Бремен и Любек не были охвачены договором, хотя и стремились к заключению совместного договора с Марокко.

При нападении на европейский торговый корабль североафриканские пираты обычно захватывали судно, используя свое превосходство в силе. В рукопашной схватке при абордажном бое у атакуемых было только два выхода: либо погибнуть, либо своевременно сдаться. Хотя второй выход означал плен и рабство, многие моряки

---

[1] Мера веса, равная 100 кг.

предпочитали его смерти. Для выкупа моряков, попавших в рабство, в Гамбурге в 1822 году была основана так называемая «Касса восьми реалов». Своим названием эта касса обязана денежной единице, в которой выплачивались выкупные суммы.

В преамбуле к документу об образовании кассы говорилось: «Турецкие и мавританские разбойники стали настолько сильными, что в течение многих лет, увы, нападают на наших граждан и забирают их в плен не только в Гибралтаре и Средиземном море, но и в Испанском море. Они продают бедняг в бесчеловечное рабство. К сожалению, следует опасаться, что они не только не прекратят этого, но будут продолжать свои насилия и в дальнейшем».

Все узники варварийцев помещались вначале в глубоких подвалах. Прежде всего выяснялось, можно ли получить за них выкуп. Пленников, на которых нельзя было рассчитывать в этом отношении, отправляли на невольничьи рынки или на галеры.

С течением времени величина выкупа приобрела определенные размеры. За капитана выкуп платили от 7 до 8 тыс. золотых марок, за штурмана — от 3 до 4 тыс. Выкуп за нижних чинов и матросов составлял 2400 золотых марок. Историк Э. Бааш, уже упомянутый нами, обнаружил счет, относящийся к уплате выкупа за попавшего в рабство штурмана Клауса Петерсена. Согласно этому документу, «Касса» выплатила алжирскому бею 1200 пиастров выкупа и 120 пиастров пошлины. 15 пиастров было выплачено одному из чиновников бея, 17 пиастров заплатили за снятие цепей, 8 пиастров — старшему писарю, 7 пиастров — ключнику и т. д.

На таких сделках обогащались также и европейские посредники.

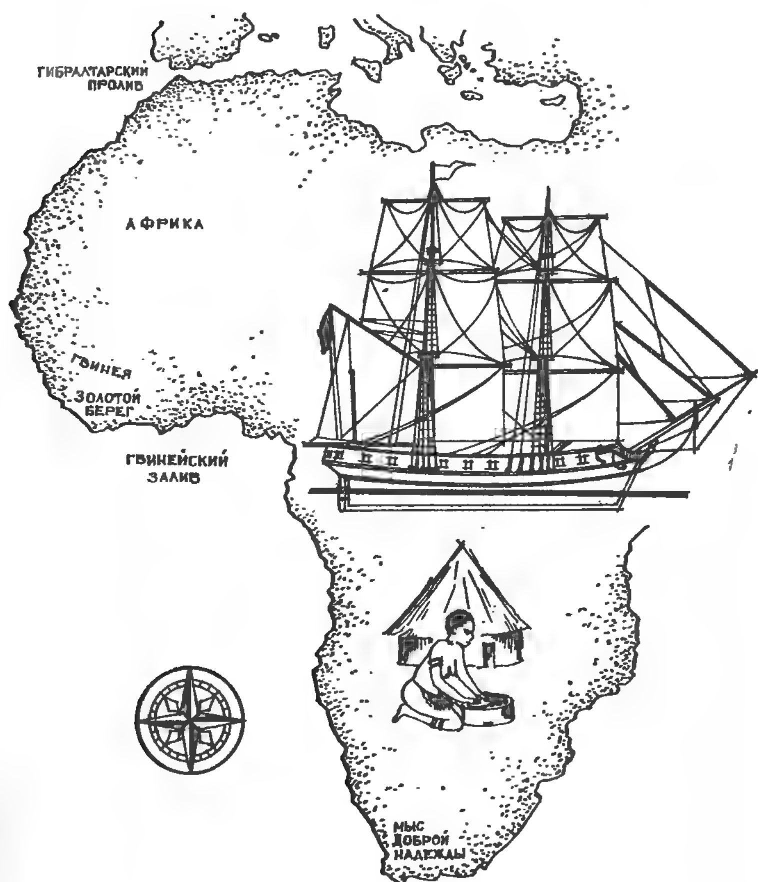
Если адмиралтейство города Гамбурга и располагало средствами для выкупа, то это не означало, что выкупная касса пополнялась за счет города. Первоначально эта задача в основном была возложена на церковь. Большую известность приобрели так называемые «просильные фигурки» выкупной кассы. Это были вырезанные из дерева и раскрашенные статуэтки высотой 20—25 см, изображавшие закованных в цепи молящихся моряков. Фигурки выставлялись в церквах города рядом с чашей для сбора пожертвований и своим видом стимулировали жертвователей.

При выкупе пленных соблюдался определенный порядок. Согласно обычаю, первым выкупали того, кто дольше всех находился в неволе. Прежде чем выплатить выкуп, наводили справки о том, как тот или иной пленный вел себя в бою. Те, кто недостаточно зарекомендовал себя во время схватки с противником, выкупу не подлежали.

В других европейских странах также имелись аналогичные «выкупные кассы». Например, в Англии был введен дополнительный налог на все ввозимые товары, который шел на образование денежного фонда для выкупа из рабства. Проводили сборы в пользу жен моряков, попавших в неволю. С этой целью палата общин приняла решение, по которому все опаздывавшие на церковную службу облагались штрафом. Правда, в Англии значительная часть средств, собираемых для выкупа оказавшихся в плену моряков, шла не по своему прямому назначению, а, как показали исследования, отчислялась в пользу королевского флота.

Глава XXV

ОХОТА НА ЛЮДЕЙ НА АФРИКАНСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ



Страны Американского континента испытывали огромную потребность в дешевой рабочей силе. Это и послужило экономической основой развития работорговли в XVI веке. Европейцы и американцы не были первыми и единственными, кто получал рабов из Африки. Уже корабли древних египтян, направлявшиеся в Пунт, захватывали негров в деревнях, расположенных на южной оконечности Красного моря. Начиная с VIII столетия арабы стали основывать поселения на восточноафриканском побережье; отсюда они отправляли рабов в Египет, Персию и Индию. Морской путь, по которому живой товар переправлялся из Занзибара в Османский султанат, еще функционировал в XIX веке.

Начало охоте на людей на западноафриканском побережье, продолжавшейся более четырех столетий, положили португальцы. Когда Колумб вместо золота, которого так ждали, направил в Испанию «его христианскому величеству» индейских рабов, он следовал примеру капитана Тристана Нуньеса, привезшего в 1443 году из экспедиции к западноафриканскому побережью в подарок своему патрону принцу Генриху Португальскому 14 африканцев. Следствием этого события несколько позднее явилось создание общества содействия ввозу рабов при долевом участии принца и с благим пожеланием его высочества «вести эту желанную торговлю настолько гуманно, насколько это должно будет содействовать успеху». Около тысячи черных рабов продавалось ежегодно на невольничьем рынке Лиссабона для работы в окрестных поместьях. После открытия португальцами Бразилии король Альфонс V обратился к папе римскому с просьбой разрешить ввоз негров в эту новую страну. Папа дал согласие, и на лиссабонском рынке вместо тысячи рабов ежегодно стали продавать 12 тысяч.

Транспорты с неграми отправляли также и в испанские колонии. Так как церковь опасалась за души «обращенного в христианство» туземного населения, папский эдикт 1501 года разрешал работорговлю с тем ограничением, что в Америку можно ввозить лишь негров, родившихся в христианском доме. Спустя короткое время это ограничение было снято формулировкой, гласившей, что «крещеные негры могут принимать участие в обращении язычников-индейцев».

Король щедро раздавал лицензии на право ввоза рабов в испанские колонии. Вслед за португальцами, которые начали поставку «черного товара», в 1516 году эту

привилегию получили голландцы. Спустя год частичную привилегию на работорговлю сроком на восемь лет получил магистр испанского королевского дома. Затем за 25 тыс. дукатов право на торговлю неграми переходит к генуэзским купцам, которым было разрешено ввозить на острова Вест-Индии ежегодно 4 тыс. рабов. Соответствующую долю в этой торговле получил также и знаменитый дом Вельзер в Аугсбурге.

Англия не долго оставалась в стороне от этого гигантского бизнеса. Первым британским моряком, достигнувшим побережья Гвинеи, явился капитан Томас Уиндхэм. Когда в 1533 году он возвратился из плавания, на борту у него еще не было африканских рабов. Зато он привез столько золота и слоновой кости, что в Англии появились люди, пожелавшие повторить это выгодное плавание. Уже через год капитан Джон Локк наряду с пальмовым маслом и слоновой костью привез в Англию первую пятерку негритянских рабов. Брешь в испанской и португальской монополии на работорговлю пробил через несколько лет Хоукинс. В 1588 году, после того как британский флот разбил испанскую Армаду, королева Елизавета передала группе купцов монополию на торговлю с английскими владениями в Африке и Вест-Индии, включая право на торговлю рабами. С этой целью была создана «African Company of Merchant Adventurers».

Когда в результате Реставрации на троне оказался Карл II, было основано новое самостоятельное торговое общество «Company of Royal Adventurers of England for carring on a Trade to Africa». Во главе акционеров этого общества встал герцог Йоркский, брат короля. Новое предприятие ежегодно поставляло английским плантаторам в Северной Америке 3 тысячи негритянских рабов. Герцогу Йоркскому удалось также объединить свои интересы с интересами испанского королевского двора. Новое королевское общество, «Роял асиенто компани», пайщиками которого были испанские и английские аристократы, за 20 лет продало в Вест-Индию 160 тыс. рабов. Эта доходная деятельность прервалась лишь на несколько лет, когда голландский адмирал де Руйтер в 1664 году занял африканские форты компании и стал захватывать ее корабли.

В 1672 году компания была создана вновь. Снова золото потекло в карманы королей и знати.

Мануфактурное производство шло полным ходом,

чтобы удовлетворить потребность в дешевых товарах. Нарождавшаяся в Англии буржуазия в 1689 году добилась упразднения монополии «Роял асиенто компани», чтобы собственноручно принять участие в выгодном деле. Когда в 1702 году Англия вмешалась в войну за испанское наследство, испанская корона передала право торговли рабами с колониями Испании французской Гвинейской компании. После заключения мира в 1713 году английское правительство добилось от Испании нового договора, согласно которому британские корабли получили исключительное право в течение 30 лет ввозить в испанские владения ежегодно 4800 негритянских рабов. За подпись под этим договором испанский король получил 200 тыс. крон. Это был аванс, выплаченный наличными в счет стоимости перевезенных негров, которая составляла 33,5 кроны за человека. Таким образом было вновь обеспечено господство англичан в торговле рабами.

В одном официальном документе указывалось, что за 1768 год из Африки в Вест-Индию и Южную Америку было перевезено около 100 тыс. рабов. Из них 60 тыс. перевезены английскими кораблями, 23 тыс.— кораблями под французским флагом, остальные рабы были перевезены на португальских, голландских и датских кораблях, а также на судах некоторых других стран.

В конце XVIII века в этом бизнесе стали участвовать и американцы. Французы же после революции почти полностью выбыли из игры.

Ливерпуль, который наряду с Лондоном и Бристолем имел разрешение на разгрузку кораблей с рабами, во второй половине XVIII века пропускал ежегодно более 100 судов работорговцев. Только с января 1806 года и до запрещения работорговли в апреле 1807 года в Англии зарегистрировано 185 кораблей, согласно документам, имевших право взять на борт 49 213 рабов.

Британские купцы, как и работорговцы из других стран, не видели ничего позорного в торговле людьми. И не только потому, что до них этим ремеслом занимались монархи и знать. Сама церковь благословляла это занятие. Фома Аквинский, учитель церковного права XIII столетия, провозглашенный позднее святым, считал, что «рабство является следствием земных грехов, оно необходимо и так же справедливо, как и частная собственность». Долгое время церковь смотрела на негров и индейцев как на животных. Это продолжалось до тех пор, пока папа Павел III в булле от 1517 года не объявил

жителей Америки настоящими людьми, «которые могут быть допущены к католической вере и святому причастию».

Число африканцев, которые были похищены, увезены за океан и проданы, оценивается в 30—50 млн. человек. Это составило важный момент первоначального накопления капитала.

Корабли европейцев, груженные дешевыми товарами, достигали Гвинейского залива. Там они становились на якорь на рейде или заходили в устья рек, куда работорговцы направляли из глубины континента караваны негров-невольников. Предельно загруженные «черным товаром» суда отправлялись затем в Вест-Индию или Бразилию. После распродажи рабов на них погружались благородные металлы, кофе, сахар и пряности, и все это отправлялось в Европу. Рейсы по замкнутому треугольнику между Европой, Африкой и Америкой приносили максимальную прибыль.

Для охоты на людей европейцы разработали простые, но эффективные «методы». Под прикрытием корабельных пушек на берег высаживался вооруженный отряд, который двигался вдоль побережья и забирал для продажи в рабство всех чернокожих, которые попадались на его пути. Позднее корабельные команды стали совершать массированные нападения на негритянские поселения, чтобы одним ударом захватить жителей целых деревень. Туземные царьки и племенные старейшины участвовали в «игре» белых. Властители Судана поставляли на западноафриканское побережье рабов, которых по их приказу ловили в Восточной Африке. Только для того, чтобы захватить пленных и затем продать их белым, вожди вели войны друг с другом, с племенами, занимавшимися мирным трудом земледельцев или скотоводов. Ученые считают, что на одного живого пленного в этих войнах приходилось от двух до трех убитых.

Белые торговцы заключали с вождями соглашения, по которым эти последние предоставляли воинов для охоты на своих же соплеменников. А другие вожди, завидев белых, приближающихся с целью нападения, просто запрещали поднимать тревогу...

Торговля людьми вначале распространилась вдоль западного побережья Африки: от Сенегала до Анголы, через Золотой Берег, устья рек Нигер и Конго. Со времен принца Генриха Мореплавателя вся эта территория при-

надлежала Португалии. С началом работорговли на острове Горее, у побережья Сенегала, обосновались французы. Затем на Золотом Берегу были образованы голландские поселения. Англичане основали свои поселения несколько дальше к Нигеру. Наконец, сюда пришли еще датчане и бранденбуржцы. Колониалисты создали на своих территориях укрепленные станции с военными гарнизонами. Эти станции обслуживались белыми или черными «факторами» — агентами по покупке «черного товара». Факторы поддерживали связь с центральными территориями континента, с местными вождями.

В обмен на рабов скупщики предлагали богатый ассортимент дешевых товаров — хлопчатобумажные платки, слитки железа, ножи и топоры, рыболовные крючки, иголки, стеклянные украшения, зеркала, кольца, браслеты.

Однако аппетиты царьков, племенных вождей и старейшин родов, от которых в конечном итоге зависел успех экспедиции за рабами, не удовлетворялись этой мишурой. Они требовали ружей, боеприпасов и рома. Спрос на ром был постоянным и большим.

глава XXVI

ПЕРЕВОЗКА „ЧЕРНОЙ СЛОНОВОЙ КОСТИ" И ВЫДАЧА ОФИЦИАЛЬНЫХ ФРАХТОВЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ



Подобно тому как существовала разница между каперством и пиратством, различались также и формы работорговли. Существовала торговля невольниками, поощряемая или санкционированная соответствующими государствами, колониальными державами; была и нелегальная, контрабандная торговля рабами, появившаяся самое позднее после всеобщего запрещения работорговли на Венском конгрессе в 1815 году. Занятие нелегальной работорговлей приравнивалось к пиратству и в большинстве государств наказывалось смертной казнью. Если от времен легальной перевозки рабов сохранился целый ряд оригинальных документов, статистические данные и сообщения самих работорговцев и моряков, занимавшихся перевозкой невольников, то свидетельства о нелегальной торговле живым товаром можно почерпнуть почти исключительно из судебных актов.

Для перевозки рабов использовались довольно небольшие, по нашим понятиям, суда. В основном это были двухмачтовые парусники, имевшие 25—30 м в длину и 6—7 м в ширину. Опорными пунктами работорговли являлись в Англии — Лондон, Бристоль и Ливерпуль, во Франции — Нант, Гавр, Марсель и Бордо, в Испании — Севилья, в Пуртугалии — Лиссабон, в Нидерландах — Роттердам. В витринах магазинов этих городов выставляли предметы снаряжения, необходимые работорговцу для его «предприятий».

Прежде всего необходимо было запастись достаточным количеством бочек, чтобы иметь на борту необходимый запас питьевой воды. Затем следовали переносные железные печи с большими котлами для варки пищи и посуда для питания пленников. В качестве провианта на борт брали бобы, горох, муку, крупу и ячменные хлопья. Иногда брали также и рис, хотя обычно рис можно было закупить гораздо дешевле на африканском побережье. Там же приобретали сладкий тропический картофель и пальмовое масло.

Из чего еще состояло снаряжение, говорит объявление об аукционе, который был проведен в 1756 году в Ливерпуле. Здесь покупателю предлагались следующие предметы: 11 железных ошейников, 54 ножные цепи, 22 пары наручников, 4 длинные цепи для рабов...

В этом сообщении не перечислялись еще плети и широко применявшиеся специальные тиски для пальцев, которыми пользовались для того, чтобы сломить строптивость, находившихся на борту африканцев.

Как только корабль достигал африканского побережья, его начинали готовить для приема и транспортировки «черного товара» — так моряки называли тогда африканских невольников. Для этого на палубу опускались верхние реи и брамстеньги и закреплялись в средней части корабля на высоте 2,5—3 м. Аналогично по бортам корабля на уровне поручня укреплялись бревна. На получающуюся таким образом раму набивались доски, и вся верхняя палуба оказывалась под решеткой с отверстиями около 30 см. Для защиты от солнца это сооружение покрывалось бамбуковыми матами. Вся конструкция была продумана таким образом, чтобы поступающие на корабль негры не смогли выпрыгнуть за борт.

Когда решетка была готова, приступали к строительству «баррикады» — стены из толстых деревянных досок, которая отгораживала часть палубы, где находились рабы. В стене имелся лишь узкий проход, перед которым устанавливали пушку. После сооружения «баррикады» корабль был готов к приему рабов.

На покупку 400 африканцев затрачивалось от двух до трех месяцев, но, прежде чем эта торговля могла начаться, необходимо было достигнуть соглашения с местным царьком или племенным вождем. Обычно, чтобы известить о прибытии корабля, капитан отправлял на берег своего первого штурмана. За право стать на якорь следовало заплатить «пошлину», которая наряду с железными слитками, бутылками вина и различными мелочами включала в себя также 50-литровую бочку рома.

После нескольких дней размышления вождь высказывал свои пожелания относительно характера приношения, так называемого «куми». Величина куми зависела от количества рабов. Пока вождь не получал куми, ни о какой торговле не могло быть и речи.

В 1780 году при покупке 400 рабов судовладелец разрешал своему капитану уплатить куми в размере от восьми до десяти рабов. Разумеется, вождь или царек получали в виде куми не своих соотечественников, а их стоимость. Один раб являлся эквивалентом шести 25-литровых бочек бренди или рома, или 10 тюков ткани, или 40 железных слитков, или 25 ружей, или 200 фунтов пороха.

После уплаты куми вождь выделял в распоряжение корабля целую группу из своей свиты, которая обычно состояла из переводчика, барабанщика, извещавшего о начале и окончании переговоров, нескольких человек

для связи с торговцами и между берегом и кораблем. В их задачу входило также снабжение корабля питьевой водой и дровами. Услуги этих людей, естественно, подлежали отдельной оплате.

Если все вопросы между вождем и капитаном были улажены, на берег начинали прибывать первые партии пойманных африканцев. Их доставляли сухопутным путем через джунгли или в лодках по воде под охраной воинов и надсмотрщиков, вооруженных плетьми. Для передвижения по суше пленников приковывали к длинным цепям, а при перевозке водным путем их перевязывали, как тюки с товарами, и укладывали в лодки.

Невольников перед осмотром оставляли на несколько дней в покое и при этом хорошо кормили. Затем их тщательно мыли, смазывали пальмовым маслом, натирали им тело и волосы порохом или сажей. Человек был товаром, качество которого тщательно проверялось капитаном или штурманом корабля, а иногда даже специально взятым для этого врачом. Обследованию подлежало телосложение, в особенности состояние мускулов и зубов; проверяли также состояние легких: пленника заставляли громко и долго кричать. Если результаты проверки оказывались хорошими и была достигнута договоренность о цене, то есть о количестве товаров в обмен на пленника, раба подвергали клеймению, заковывали в наручники, сажали в лодку и доставляли на корабль.

Цена раба-африканца зависела от состояния рынка, то есть от спроса и предложения. Однако из-за каждого отдельного пленника всегда торговались, прежде чем остановиться на той или иной сумме.

Не всегда удавалось получить требуемое количество рабов в одном месте. В таких случаях корабли были вынуждены становиться на якорь то в одном, то в другом месте побережья, на что уходило много времени. Поэтому большинство капитанов отправляли на шлюпках своих штурманов в сопровождении нескольких матросов для покупки рабов в устьях рек и лагунах в районе якорной стоянки. Такие экспедиции часто длились по нескольку недель и были небезопасными, так как, естественно, большинство африканцев видели в белых работорговцах своих смертельных врагов. Нередко такие команды, несмотря на то что они были вооружены ружьями, становились жертвами туземного населения.

Пока корабль стоял на якоре, взрослых мужчин-невольников содержали связанными попарно за ноги. Это

лишало их возможности прыгнуть за борт, так как они немедленно стали бы жертвами многочисленных акул, постоянно державшихся вблизи кораблей. На некоторых судах во время стоянки с пленников не снимали даже наручников. А женщинам и детям обычно предоставляли свободу на отведенной им части палубы. Боясь болезней, невольников, поступающих на корабль, мыли с помощью воды и мелкого песка, а затем дезинфицировали уксусом. Рабы являлись чрезвычайно ценным грузом, который торговцы и судовладельцы стремились доставить через Атлантику здоровым и невредимым. Капитан, врач, а также и большинство офицеров получали премию за каждого проданного раба.

Отправляясь в плавание, капитан оформлял на свой человеческий «груз», как и на любой другой, соответствующий коносамент (расписку в принятии груза к перевозке). Ниже приводится текст одного такого коносамента (в переводе с английского):

«Погружено с божьей милостью и в хорошем состоянии Джеймсом Марром на славный корабль «Мэри Бороф», который поведет в предстоящее плавание с божьей помощью капитан Дэвид Мортон и который сейчас стоит на якоре у берега Сенегала и божьей милостью предназначен в Джорджию, что в Южной Каролине: двадцать четыре отличных раба и шесть отличных рабынь, промаркированных, как это изображено на полях, и пронумерованных, коих следует доставить в таком же хорошем состоянии и форме в упомянутый порт Джорджия, Южная Каролина — за исключением, как обычно, непредвиденных случаев, связанных со стихией и смертностью,— и сдать фирме «Брутон и Смит» или ее уполномоченным, за что получатель или получатели должны уплатить пять фунтов стерлингов за голову при получении, а также премию и аварийные взносы, как это принято в таких случаях. В качестве свидетельства этого капитан названного корабля составил три коносамента одинакового содержания и даты. При выполнении одного из них остальные теряют силу. Да ниспошлет бог милость славному кораблю и доведет его в безопасности до желанного порта. Аминь!

Составлено в Сенегале 1 февраля 1766 года.

Кап. Дэвид Мортон».

А вот тексты задания, поставленного капитану английского работоргового судна, и его доклада о прохождении плавания, заимствованные из дошедшей до нас главной книги английской судовладельческой компании «Томас Лейлэнд и К°».

«Ливерпуль, 18 июля 1803 года

Его превосходительству, капитану Цезарю Лоусону

Уважаемый г-н!

Так как наш корабль «Энтрепрайз», командование которым Вам поручено, готов к плаванию, Вам надлежит немедленно выйти в море и как можно скорее прибыть в Бонни на побережье Африки. В приложении Вы найдете перечень товаров, находящихся на борту, которые Вам надлежит обменять в Бонни на отличных негров, слоновую кость и пальмовое масло. Этот корабль рассчитан в соответствии с законом на перевозку 400 негров, и мы просим Вас по возможности брать на борт только мужчин, во всяком случае, максимально ограничить число женщин, так как мы предполагаем продать груз на испанском рынке, где женщины пользуются малым спросом. При отборе негров будьте очень осторожны, берите только хорошо сложенных и сильных. Не покупайте старше 24 лет. Ибо может случиться, что Вам предстоит направиться на Ямайку, где, как Вам, видимо, известно, ввоз каждого раба старше этого возраста облагается налогом в 10 фунтов. Пока рабы будут находиться у Вас на борту, делайте им любые уступки, однако помните при этом о собственной безопасности. Мы получили каперское свидетельство против французов и Батавской республики [1], и, если Вам посчастливится встретить и захватить один из этих кораблей, отправьте его сюда, в этот порт, под командованием энергичного капитана с достаточным количеством людей Вашего корабля. Дайте им копию каперского свидетельства, но не нападайте на нейтральные корабли, так как это вовлечет нас в дорогостоящий процесс и мы будем вынуждены уплатить большую компенсацию. Значительная часть нашей собственности, вверенной Вам, не застрахована, и мы настоятельно просим Вас быть предельно внимательным, чтобы избежать встречи с многочисленными вражескими крей-

---

[1] Название Нидерландов в 1795—1806 гг.— *Прим. перев.*

серами. Вы должны быть готовы к тому, что они могут напасть на Вас в любой час. Мы просим Вас поддерживать на борту строгую дисциплину. Относитесь с нетерпимостью к пьянству как среди офицеров, так и среди команды. Пьянство обязательно влечет за собой непослушание, бунт и пожар.

Когда Вы продадите рабов и возьмете на борт достаточное количество батата, дерева, воды и всего остального, необходимого для плавания, отправляйтесь как можно скорее на Барбадос и доложите там о своем прибытии фирме «Бартон, Хиггинсон и К°». Вест-Индская фирма, которая продаст Ваш груз, должна будет уплатить Вам Ваши береговые комиссионные в размере 2 фунтов за каждые 102 фунта выручки. И если вычесть эту сумму вместе с вознаграждением Вашему первому офицеру, врачу, наградой и поголовным вознаграждением, то Вы получите свои комиссионые из расчета 4 фунта за каждые 104 фунта оставшейся суммы.

Ваш первый офицер, г-н Джэймс Коувелл, должен получить двух рабов за вычетом государственной и других пошлин, которые уплачиваются на месте продажи груза. То же самое должен получить врач и дополнительно еще по 1 шиллингу за каждого проданного раба. В случае Вашей смерти командование кораблем должен принять Ваш первый офицер г-н Коувелл. Мы надеемся, что Ваше плавание будет счастливым и успешным и остаемся, г-н капитан,

преданные Вам «Томас Лейлэнд и К°».

P. S. Если Вы захватите гвинейский корабль с рабами, отправьте его фирме «Богл, Эпп и К°» в Кингстон».

Получение задания было подтверджено подписью капитана в главной книге фирмы:

«Я подтверждаю получение задания от фирмы «Т. Лейлэнд и К°», точная копия которого передаиа мне, и я обязуюсь выполнить его, как и все последующие задания, если тому не помешают стихийные обстоятельства, и подтверждаю это своей подписью сегодня, 18 июля 1803 года.

Цезарь Лоусон».

Имеются сведения и о том, как проходило плавание: «Корабль «Энтрепрайз». 1 плавание.

20 июля: Выход из Ливерпуля.

26 августа: Остановили испанский бриг «Сан-Аугустин», капитан Хосе Антонио Итумо, 22°4′ северной широты и 26°14′ западной долготы. Направлялся из Малаги в Веракрус. (25 октября корабль прибыл в Холихед).

10 сентября: Вернули ливерпульский «Джон», захватив его у французов. 4°20′ северной широты и 11°10′ западной долготы. На борту находился 261 раб (2 ноября этот корабль прибыл в Доминику).

23 сентября: «Энтрепрайз» прибывает в Бонни.

25 ноября: «Энтрепрайз» с грузом слоновой кости и 418 неграми на борту отправляется в Вест-Индию.

6 декабря: «Сан-Аугустин» уходит из Ливерпуля.

19 января 1804 г.: «Энтрепрайз» прибывает в Гавану и передает фирме «Хоакин Перес де Урриа» 412 рабов, в том числе 194 мужчины, 32 юноши, 66 мальчиков, 42 женщины, 36 девушек, 42 девочки. 6 умерло; одну девушку, страдавшую припадками, продать не удалось.

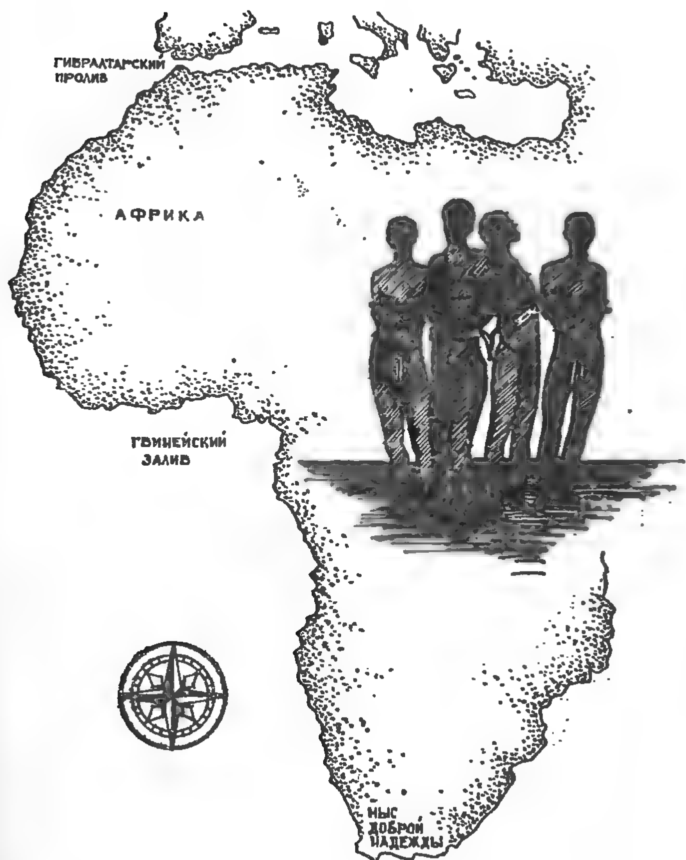
28 марта: «Энтрепрайз» покидает Гавану.

26 апреля: «Энтрепрайз» прибывает в Ливерпуль.

Согласно записи в главной книге судовладельческой компании, это плавание, за вычетом расходов по оборудованию корабля, приобретению товаров для обмена на сумму 17 045 фунтов 2 шиллинга и 5 пенсов, а также всех остальных расходов, включая амортизацию, наем команды, провиант, таможенные расходы, премии и комиссионные, принесло чистый доход в размере 24 430 фунтов 8 шиллингов и 11 пенсов. И это — за 9 месяцев. Доходы от двух захваченных судов не в счет.

Глава XXVII

ПРУССКИЙ ПАТРИОТ И РАБОТОРГОВЕЦ ИОАХИМ НЕТТЕЛЬБЕК



Известный прусский патриот Иоахим Неттельбек (1738—1824) много лет плавал по морям, в том числе и на голландских работорговых судах. В своей книге, названной «Мужчина» и имевшей подзаголовок «Чудесная история жизни морехода и истинного гражданина Иоахима Неттельбека, рассказанная им самим», он оставил описание работорговой экспедиции тех времен:

«...Было обусловлено с судовладельцами, что я отправляюсь к берегам Гвинеи в качестве старшего штурмана на совершенно новом корабле «Кристина», капитаном которого был Жан Хармел», — пишет Неттельбек.

«...Прежде чем я продолжу свою историю и начну рассказывать о небольших приключениях, которые произошли со мной на африканском побережье, я хотел бы попросить прощения у благосклонного читателя за избранный мною тогда путь. Как это случилось, спросит он, очевидно, что Неттельбек оказался вдруг работорговцем? Как он мог заниматься таким дурным ремеслом, имея в груди честное сердце уроженца Померании? Но одно уже это как раз и свидетельствует, что подобное заиятие в то время далеко не являлось позорным. Так стали считать после объявления работорговли, в особенности в Англии (и не без основаиия), позором человечества, и когда против нее восстал парламент. В результате этого большого шума с работорговлей было покончено или ее стали вести в весьма ограниченном масштабе. Старый Неттельбек оказался не самым последним, кто выражал по этому поводу свою радость. Однако пятьдесят лет назад эта жестокая торговля людьми считалась таким же обычиым ремеслом, как и всякое другое. И никто не задумывался, закониа она или иет. Дело это не сулило легкой и спокойной жизни, хотя и давало приличный доход. Варварская жестокость по отношению к купленному человеческому грузу не была обязательной и имела место, пожалуй, лишь в отдельных случаях; что касается меня, я никогда не был к этому причастен».

Оправдавшись таким образом, автор продолжает: «Тем временем мы по возможности продолжали свое путешествие... и наконец 4 января 1772 года бросили якорь у мыса Месурадо».

«Для лучшего понимания последующих событий,— пищет Неттельбек, — необходимо сказать несколько слов о том, как в то время голландцы проводили эту торговлю неграми.

Так как здесь людей рассматривали как товар, который можно выменять на предметы европейского производства, то основная задача состояла в том, чтобы выбрать для обмена такие товары, которые наилучшим образом удовлетворяли бы потребности черного населения. Первое место в этом отношении занимали ружья всех видов и порох в небольших бочонках, от восьми до тридцати двух фунтов. Почти так же высоко ценились табак, как нарезанный, так и в листе, глиняные трубки, а также водка. Затем шел ситец всех цветов в кусках по 21 локтю, а также ситцевые, льняные и шелковые платки в комплектах по 6—12 штук. Таким же спросом пользовались льняные тряпки размером 6 локтей в длину и 3 в ширину, которые носили в качестве набедренных повязок. Остальную часть груза составляли мелкие товары: зеркальца, всевозможные ножи, яркие коралловые бусы, иголки и нитки, кремни, рыболовные крючки и т. п.

Привыкнув однажды получать от европейцев эти товары, африканцы, живущие как на побережье, так и в глубине страны, не могут и не желают больше оставаться без них и поэтому постоянно думают о том, как бы выменять эти товары. Все иаселение страны здесь разделено на мелкие группы, постоянно враждующие друг с другом. И всех пленников, которых захватывают в этих войнах, либо продают черным работорговцам, либо отводят непосредственно к прибывающим европейским кораблям. В тех случаях, когда туземцы не имеют этой добычи, а им хочется получить новые товары, их вожди, которые имеют деспотическую власть иад своими подданными, хватают тех из своих соплеменников, которых считают наименее ценными для себя, и продают их в рабство. Бывает так, что отец продает ребенка, муж — жену, брат — брата. Легко понять, что при таких действиях не обходится без жестокости. Эти страны находятся в крайне бедственном положеиии, одиако нельзя отрицать и того, что все эти бедствия исходят от европейцев, которые своим бешеным спросом на рабов до сих пор благоприятствовали охоте иа людей и поддерживали ее.

Их суда, снаряженные для этой торговли, обычно курсировали вдоль всего гвинейского побережья и становились на расстоянии полумили от берега или несколько дальше. Если на берегу их замечали негры, у которых были приготовлены рабы и слоиовая кость

и они были готовы начать торговлю, они разжигали костер, чтобы с помощью дыма дать кораблям сигнал остановиться и бросить якорь. Они тут же бросались в свои пироги и направлялись к кораблю, чтобы подняться на борт и осмотреть выложенные напоказ товары.

Перед возвращением на берег они обещали вернуться снова с рабами и слоновой костью, однако часто это обещание не выполнялось. Обычно же они появлялись для завершения сделки вместе со своим товаром на следующее утро, в самое удобное для этого время, так как там каждую ночь дует материковый ветер, после чего море остается тихим и спокойным до середины наступающего дня. Затем ветер начинает дуть с моря, волны сильнее накатываются на берег, и негры не отваживаются выходить в море на своих небольших лодках.

Как правило, в лодках, где находятся рабы, предназначенные для продажи, сидит еще с полдюжины человек, каждый из которых рассчитывает получить свою долю за этих несчастных. На борт допускают максимум восемь-десять человек из всей этой оравы. Остальные окружают корабль на своих каноэ и издают страшные крики.

Пленных поднимали на корабль. У мужчин локти были так туго связаны за спиной, что по рукам и бедрам текли кровь и гной. Пленников развязывали, чтобы судовой врач мог их тщательно осмотреть и определить их состояние. После этого начиналась собственно торговля. При этом как продавцам, находящимся на палубе, так и их собратьям в лодках щедро раздавался табак и трубки. Это делалось для того, чтобы создать у них хорошее настроение и, разумеется, чтобы их легче было обмануть.

Европейские товары предлагались чернокожим всегда по самой высокой цене плюс 25 % наценки. По этому тарифу полноценный раб-мужчина стоил работорговцу в то время около 100 голландских гульденов, мальчик от 12 лет и старше — 60—70 гульденов, примерно столько же давали и за женщин. Если же они еще не стали матерями и их груди сохраняли юную полноту и эластичность (а в этом отношении природа не обходит негритянок), то цена на них соответственно возрастала до 120—140 гульденов. Продавцы отмечали

поштучно товар, который они хотели бы получить в обмен, голландский скупщик вытаскивал свой прейскурант и тщательно следил за тем, чтобы выплачиваемая цена не превышала 90 гульденов и чтобы при этом была учтена стоимость водки, табака и трубок, которые пошли для угощения туземцев. Затем он, торгуясь, уступал еще кусок ситца, не более. Таким образом, за человека платили малоценными товарами и мелочами, а в заключение выдавались небольшие подарки, состоявшие из ножей, зеркалец и коралловых бус. О том, сколько при такой торговле было споров, ругани и шума, можно не говорить. Со стороны туземцев торговлю вели два-три человека, однако они постоянно переговаривались со своими товарищами в лодках, которые все были заинтересованы в успехе торговой сделки. Когда они наконец получали вымененные товары, они погружали их в свои пироги и весело, с громкими криками отправлялись к берегу...

Во время всей этой шумной сцены бедный раб сидел на палубе и с возрастающим страхом смотрел, как его передавали новым хозяевам, не ведая, какая судьба ему уготована.

Можно было буквально видеть, как бьется сердце в груди несчастных. Ибо большинство из них ни разу не видели ни океана, ни белых и бородатых людей, во власти которых они теперь находились. Вероятнее всего, они считали, что мы купили их лишь затем, чтобы насытиться их мясом.

Продавцы не успевали еще покинуть корабль, а судовой врач уже давал рабам рвотное, чтобы пережитый страх не отразился на их здоровье. Однако, разумеется, такие насильственные меры так же мало способствовали успокоению бедняг, как и надевание оков на руки и на ноги, с помощью которых пытались обезопасить себя от рабов, в особенности от мужчин...

Женщин и детей не заковывали в цепи. Их содержали в тесноте на баке, в передней части корабля, а взрослых мужчин помещали тут же за ними, между фок- и грот-мачтами. Оба помещения были отделены друг от друга сплошной двухдюймовой перегородкой из дубовых досок. Однако в этой тесной тюрьме они находились только ночью.

Днем им было разрешено проводить время на свежем воздухе на палубе».

Как мы уже знаем, чтобы ускорить покупку рабов, вдоль побережья направлялись шлюпки. Об этом Неттельбек пишет:

«Такое задание получил и я, когда в первые дни 1772 года мы достигли берегов Гвинеи. Был снаряжен баркас с десятью матросами под моим комаидованием...»

В одной из таких экспедиций, «как только я ступил на берег, я встретил там 12 или 14 чернокожих, ожидавших нашего появления. Едва я со своими 10 матросами закончил высадку, к нам подошел их предводитель, протянул мне руку, проделал множество странных движений и, наконец, произнес: «Я царь Сорго».

«...Как вдруг раздался выстрел, и тут же поднялся огромный шум. Будучи не без осиования этим обеспокоен, я немедленно приказал вытащить якорь из грунта, развернуть шлюпку к морю и грести от берега. Как только я достиг устья реки и оставил за собой полосу прилива, я увидел, что берег моря стал заполняться большим количеством чернокожих, которые посылали в мою сторону огромное количество пуль и стрел, не причиняя, однако, никому из нас вреда...»

«Через несколько дней я находился возле устья небольшой реки под названием Рио-де-Сан-Пауло. По реке ко мне спустились в каноэ два негра и предложили купить у них двух мужчин и одиу девушку, которых держали у себя дома и намеревались продать за небольшую цену...»

«Спустя три дня мы подошли к нашему долгожданному кораблю... Однако эта наша экспедиция, продолжавшаяся тем не менее пять недель, оказалась неудачной во всех отношениях. Мы сумели привезти только трех рабов и пять слоновых клыков. На самом же корабле торговля шла более удачно».

Возвратившись из своих шлюпочных экспедиций, Неттельбек принял у африканского побережья командование голландским работорговым судном, капитан которого тяжело заболел.

«Наконец к началу октября мы покинули побережье Африки, чтобы в соответствии с заданием побывать на суринарском рыике. Чтобы ускорить наш путь, мы вначале повернули к югу и прошли ниже экватора, чтобы, воспользовавшись юго-восточным пассатом, идти в западном и северо-западиом направлении и затем виовь пересечь экватор, воспользоваться северо-восточными

пассатами и с их помощью закончить плавание. Из-за болезней и высокой смертности среди рабов, порождаемых задержками в пути, всегда желательно сокращать путешествие любой ценой. Наш груз состоял из 425 голов, в том числе 236 мужчин и 189 женщин, девушек и юношей».

Неттельбек описывает условия, в которых пленные содержались на борту корабля работорговцев: «Перед каждой деревянной перегородкой стоят две пушки, жерла которых направлены в сторону мужского отсека. В присутствии рабов эти пушки заряжались ядрами и картечью. Затем из них стреляли по близлежащим предметам и демонстрировали таким образом их убийственную силу. Однако позже заряды тайно вынимались, а вместо них пушки вновь заряжались крупой. Это делалось для того, чтобы при стрельбе сохранить жизнь невольников. Ведь за них было уплачено!

Женщины и подростки днем находились за перегородкой на другой половине палубы и могли слышать своих товарищей по несчастью в мужском отсеке, но не видеть их. Утром, примерно около десяти часов, всем пленникам подавалась еда. На каждые десять человек давалось одно деревянное ведро ячменной каши. Место, где располагалась для еды такая группа, было помечено железным гвоздем с широкой шляпкой. Все рассаживались вокруг ведра и кашей, которая была сдобрена солью, перцем и немного пальмовым маслом. Но никто не приступал к еде, пока не прозвучат громкие удары о доску, возвещающие начало трапезы. При каждом ударе раздавались возгласы: «Шукла! Шукла! Шукла!» Третий возглас все встречали дружным «ура», после чего набирал себе пригоршню каши сначала один, за ним второй и далее все остальные в установленном порядке.

Вначале все идет тихо и мирно. Но когда содержимое ведра начинает постепенно исчезать и последние видят, что им больше не достанется, начинается сущий ад. Каждый пытается вырвать еду у соседа не только из рук, но чуть ли не изо рта. Эта сцена разыгрывается всякий раз и возле каждого ведра почти в один и тот же момент. Можно вообразить, что происходило на корабле в это время. Самым эффективным умиротворяющим средством была при этом плетка. Восстановленное спокойствие используют для того, чтобы наполнить пустое ведро морской водой и дать невольникам воз-

можность обмыть рот, грудь и руки. Для вытирания дают размолаченный конец каната. Затем они попарно направляются к цистерне с пресной водой, где каждый получает от матроса полкварты воды для утоления жажды.

После еды, заканчивающейся таким образом, и после того, как палуба будет облита морской водой, каждый из невольников получает в руки голландскую черепицу. Они садятся рядами на корточки, тесно прижимаясь друг к другу, и начинают скрести палубу. При этом все они должны поворачиваться одновременно. Во время работы на них и на палубу постоянно льют морскую воду. Это несколько изнурительное упражнение продолжается около двух часов и проводится лишь для того, чтобы занять пленников, дать им возможность двигаться и таким образом поддержать их здоровье. Затем они становятся тесными группами, их обливают плотными струями воды, и такой освежающий душ доставляет им истинное наслаждение. Однако еще большим удовольствием является последующая процедура, когда на палубу выносят несколько ведер, наполненных смесью воды, лимонного сока, водки и пальмового масла. Этим составом они смывают соленую морскую воду, которая разъедает кожу, и натирают себе тело.

Чтобы развлечь мужскую половину, выбирают несколько особенно веселых и находчивых матросов, которые способствуют веселому времяпрепровождению с помощью всевозможных игр, разжигают у негров игральный азарт. Женщины получают для развлечения всевозможные кораллы, булавки, нитки, ленты и пестрые тряпки. Все это должно рассеивать их внимание и не допускать появления грустных мыслей.

Игры, шутки и шум продолжаются до трех часов дня. После этого подается сигнал ко второй еде. Только на этот раз вместо ячменной каши дают бобы, которые разминают до состояния густого пюре и тоже сдабривают солью, перцем и пальмовым маслом. Сам процесс еды и остальные процедуры — мытье, вытирание, питье и уборка после еды — остаются такими же, как было описано выше, только сейчас это все происходит гораздо быстрее, потому что вслед за этим сразу же раздаются звуки барабана, призывающего всех к танцу. И тут уж все становится как бы наэлектризованным, взгляды оживляются, каждое тело начинает двигаться.

И эти судорожные движения, прыжки и позы создают впечатление, что вы находитесь среди выпущенных из сумасшедшего дома. Больше всего входят при этом в раж женщины и девушки. Иногда, чтобы их еще больше раззадорить, вместе с самыми отчаянными из них начинают прыгать сам капитан, штурманы и матросы. Все это — ради одной только цели: чтобы довезти черный товар до места более здоровым и бодрым. Наконец около пяти часов бал заканчивается, и те, кто особенно рьяно веселился, получают для освежения глоток воды. Начало захода солнца означает для всех: «Приготавливайтесь ко сну». В соответствии с полом и возрастом невольники расходятся в выделенные им раздельные помещения. Впереди следуют двое матросов, за ними — штурман, чтобы показать, что необходимо строго соблюдать порядок, ибо помещеиие таково, что его обитатели располагаются в нем слоями, почти как селедки. Если бы не открытые люки с решетками, то здесь можно было бы умереть от удушья, так в нем было жарко и душно.

К люку с решеткой ведет лестница. Через это отверстие могут пройти два человека. Перед люком всю ночь стоит вооруженный ножом матрос, который пропускает попарно наверх и впускает обратно тех, кому необходимо выйти по нужде. Так как возвращающийся редко мог найти свое место незанятым, всю ночь стоял шум и не прекращались потасовки. Особенно неспокойно было, по понятным причинам, у женщин и детей. Часто успокоение наступало лишь после вмешательства плетки.

Обычно выбирали шесть-восемь молодых негритянок с красивой фигурой для прислуживания в кают-компании. Им выделялось место для сна поблизости от каюты. Питались они остатками с капитанского стола. Вызывая зависть своих подруг, они получали всевозможные небольшие подарки: ситцевые переднички, ленточки, кораллы и всякий хлам, которым разукрашивали себя, как обезьяны. Матросы шутливо называли их «придворными дамами». Некоторым из них они давали смешные прозвища. Однако днем «придворные дамы» с удовольствием проводили время на палубе со своими товарищами по несчастью. При этом каждая из них тут же собирала вокруг себя круг почитателей, в центре которого с горделивым видом находилась она сама, и позволяла за собой ухаживать.

Как известно, все эти несчастные создания обоего пола поступали на борт в совершенно нагом виде, и, хотя их самих это нисколько не заботило, приличия (как бы они ни нарушались в других отношениях на этих работорговых судах) требовали элементарной одежды. Поэтому женщины и девушки носили вокруг бедер хлопчатобумажную повязку, спускавшуюся до колен, а мужчины — пояс из куска льняной ткани длиной в один локоть и шириной восемь дюймов. Они пропускали его между ног и завязывали на теле с помощью шнурка.

И если невольники прибывали на корабль, не имея при себе ничего в полном смысле слова, то проходило несколько недель или месяц, и у всех, в особенности у женщин, появлялись довольно большие свертки, которые они повсюду таскали с собой. Как легко можно себе представить, все это богатство состояло из всевозможных мелочей, которые они случайно подбирали на палубе, — поломанных мундштуков от трубок, обрезков бумаги, ярких тряпочек, прутиков от метел и подобного барахла. Они выпрашивали у моряков кусок рубашки или другой старой одежды, чтобы завернуть свои сокровища.

Однако часто они не довольствовались лишь тем, что бросал им под ноги случай, и начииали обкрадывать друг друга, и тогда одна за другой сыпались жалобы, как будто они лишались всех сокровищ мира. Тогда роль строгого судьи выполиял вахтеиный штурман. Он производил обыски, во время которых каждый должеи был предъявить свой узелок и выложить все его содержимое. При этом зачастую трудно было сохранять серьезность и сдерживать смех. Уличенный вор получал несколько насильных ударов плетью. Так происходит сегодня, так будет завтра и во все последующие дни плавания».

После того как корабль прибыл в Парамарибо (Суринам) и специальная медицинская комиссия дала разрешение сойти на берег, началась торговля «чериым товаром». Неттельбек далее сообщает:

«Наша основная деятельность здесь состояла в продаже иашего черного товара. Об этом я должен сказать в нескольких словах. Обычно капитаи корабля по прибытии в колонию направляет плантаторам и надсмотрщикам циркуляр, в котором предлагает им свой товар и приглашает покупателей к себе на борт. Но

прежде чем являлись покупатели, из числа имеющихся рабов отбирали 10—20 самых лучших. Им повязывали на шею ленту и, как только приближались покупатели, прятали их. Ибо тактика продавца требует, чтобы в первую очередь продавался весь основной товар, а лучшие его образцы предлагались в последнюю очередь.

Когда на корабль прибывали покупатели, мужчин и женщин ставили обособленными группами. Каждый выбирал себе того, кто ему нравился, и отводил в сторону. Лишь после этого начинался торг. Мужчину продавали обычно за 400—500 гульденов. Примерно столько же стоили мальчики в возрасте восьми-десяти лет и старше. Женщины, в зависимости от внешности, стоили от 200 до 300 гульденов. Если женщина была еще молода, полна сил и красива, цена за нее поднималась до 800 или даже до 1000 гульденов, а знатоки часто платили и значительно дороже.

По окончании торговли продавец получает либо деньги наличными, либо вексель либо производит обмен невольников на колониальные товары. Покупатель может взять купленных рабов с собой или договориться с капитаном, что тот доставит их в указанное место на шлюпках.

И наконец, когда весь основной товар уже продан, включая лучших рабов, остается реализовать остаток, включающий самых худших невольников. Их предлагают тому, кто больше даст. Этих негров в определенный день доставляют на берег, где врач осматривает каждого в отдельности. Раб должен подойти к столу. Врач удостоверяет, что он здоров, или указывает на имеющиеся у него недостатки. После этого покупатель предлагает свою цену. После соответствующей надбавки распродаются все оставшиеся рабы.

На этот раз нам не очень повезло. Правда, иначе и быть не могло, так как незадолго до нас здесь уже побывали друг за другом два корабля с рабами, и поэтому рынок был переполнен. Неудача первых двух недель убедила нас в необходимости найти более выгодное место, и наш выбор пал иа соседнюю голландскую колонию Бербисе.

В Бербисе, куда мы прибыли в конце января, к сожалению, был такой же плохой рынок, так как на якоре там уже стояли два работорговых корабля. Мы пробыли здесь только три дня и направились на остров Святого Евстахия. Мы достигли острова в середине фев-

раля. Здесь нашлось достаточное количество желающих купить наш товар. Это были работорговцы из испанских владений на континенте. Мы выгодно продали весь наш груз в течение трех дней».

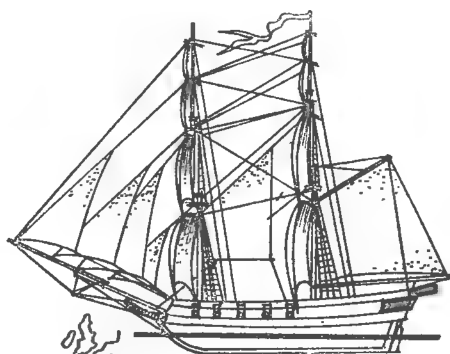
Тот факт, что под германским флагом не плавало ни одно работорговое судно, связан вовсе не с сущностью самих немцев и не с их моралью, а объясняется обстоятельствами немецкой истории [1].

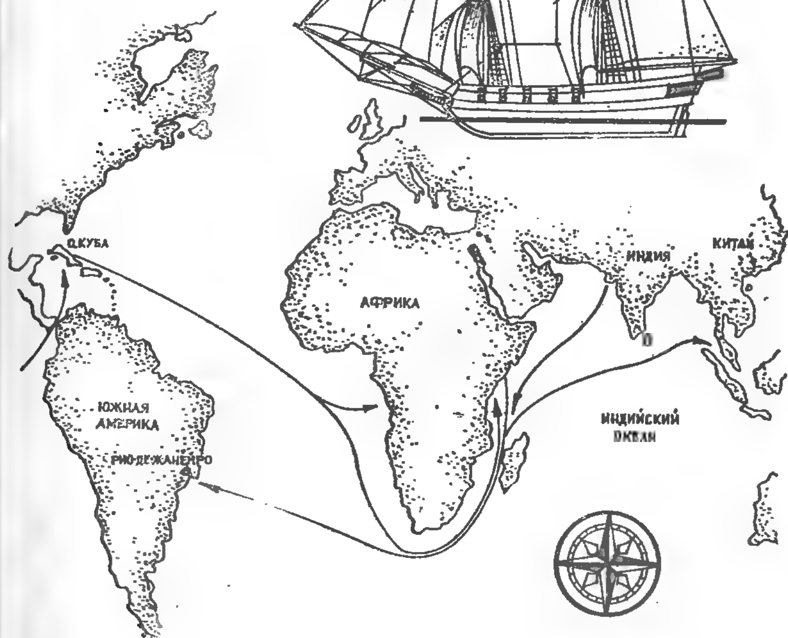
---

[1] Следует отметить, что пиратские методы широко применялись немецкими колонизаторами при захвате колониальных владений в Восточной и Юго-Западной Африке, в Того и Камеруне, на Тихом океане в середине 80-х годов XIX в. и позже.— *Прим. ред.*

ГЛАВА XXVIII

ОПАСНЫЙ ГРУЗ: КОНТРАБАНДНЫЕ РАБЫ И ШАНХАЙСКИЕ КУЛИ





К концу XVIII столетия в Европе и Америке увеличилось число противников рабства. В годы Французской революции французкие судовладельцы почти полностью прекратили участие в работорговле. В Англии в 1792 году палата общин вынесла решение запретить работорговлю начиная с 1795 года. Однако этот законопроект был отклонен палатой лордов, так как многие члены этой палаты сами неплохо зарабатывали на торговле живым товаром. В последующий период за запрещение работорговли, по понятным соображениям, вытекающим из чисто деловых интересов, выступила мощная Вест-Индская компания. Речь шла о том, что будет главенствовать на британском рынке: сахар из Ост-Индии или сахар из Вест-Индии; будет это хлопок, собранный индийцами, или хлопок, собранный американскими неграми-рабами. В феврале 1807 года обе палаты приняли закон, направленный против работорговли. Согласно этому закону, британским судам с 1 мая 1807 года запрещалось перевозить рабов.

В ответ судовладельцы, занимавшиеся этим, исключили свои суда из списков английских кораблей и зарегистрировали их в Испании и Португалии от имени фиктивных фирм. Операции по торговле рабами продолжались, как и раньше. В качестве контрмеры английское правительство год спустя запретило доставку рабов во все колонии Англии, независимо от того, на каких кораблях эти рабы транспортировались. После этого работорговля в Британской империи перешла на нелегальное положение и началась контрабандная торговля рабами. Количество перевозимых рабов-негров скорее увеличилось, чем уменьшилось. Однако на этот раз английское правительство не шутило. В 1811 году во всех британских колониях работорговля каралась тюремным заключением, как тяжкое преступление, а немного позднее за нее стали приговаривать к смерти. Англия попыталась привлечь на свою сторону Испанию и предложила испанскому правительству компенсацию в размере 850 тысяч фунтов стерлингов, а также заем на сумму 10 миллиоиов.

Испанское правительство отклонило это предложение.

На Венском конгрессе в 1815 году была принята декларация против работорговли, однако правительства европейских стран, за исключением Англии, не проявили решимости в проведении принципов декларации в

жизнь. А французские судовладельцы даже принялись за дело с такой энергией, как будто бы они жаждали нагнать упущенное. Под давлением британского правительства Франция в 1818 году запретила работорговлю. Однако торговля рабами во Франции не была объявлена уголовно наказуемым преступлением. В Испании, которая все же приняла от Англии компенсацию, был издан закон, который повлек за собой ужасные для рабов последствия. Согласно этому закону, работорговым судном мог считаться только тот корабль, на борту которого были действительно обнаружены рабы. Поэтому команды таких кораблей, завидев опасность быть захваченными военными судами, выбрасывали рабов за борт. Многочисленные примеры доказывают, что эти массовые убийства оставались безнаказанными, так как закон на них не распространялся. В 1830 году Бразилия запретила ввоз негров, а португальское правительство — вывоз рабов из своих африканских колоний. Этим были созданы предпосылки для заключения, международного договора, к которому присоединились все главные державы. Работорговцы, которых, как пиратов, карали теперь смертной казнью, попали в критическое положение. Капитан корабля отныне рисковал головой, если на борту его судна было обнаружено снаряжение для транспортировки рабов: наручники или ввинченные в борт болты, к которым приковывали негров при виде земли или сторожевых кораблей. Доказательством того, что корабль занимается перевозкой рабов, мог служить также чрезмерно большой запас на борту питьевой воды, риса или бобов, а также излишнее количество досок, которые использовались для оборудования помещения для рабов. Так как возле побережья патрулировали военные корабли, работорговцы приближались к берегу только под прикрытием темноты и после того, как получали с берега дымовые сигналы. Охотнее всего капитаны становились на якорь в хорошо укрытых устьях рек. Они теперь отказывались осматривать «товар» и в огромной спешке принимали на борт негров, доставляемых с берега торговыми агентами. С сокращением торговли рабами лагеря, в которых содержали пленников, оказались переполненными, и черные и белые торговцы были рады возможности продать лишних едоков, даже если они получат за них лишь три-четыре фунта. Работорговцы, продолжавшие свое занятие, грузили на корабли вдвое больше рабов, чем

раньше, так как в Бразилии за одного раба-мужчину можно было получить до 100 фунтов, а в Северной Америке эта цена достигла даже тысячи долларов.

Имеются данные о количестве негров-рабов, обнаруженных на кораблях работорговцев, захваченных военными судами. Когда, например, в 1834 году бриг «Каролина» был задержан и уличен в контрабандной перевозке рабов, в трюме этого корабля, имевшего водоизмещение всего лишь 80 т, нашли 350 рабов, а на испанской фелюге «Си» водоизмещением в 71 т — 360 негров, оставшихся в живых.

Когда усилили охрану западноафриканского побережья, работорговцы перенесли свою деятельность на берега Восточной Африки. Это означало 2—3 тыс. километров дополнительного пути только до мыса Доброй Надежды, и вместо того, чтобы пользоваться попутным ветром и течениями прежнего маршрута через Атлантику, корабли работорговцев вынуждены были теперь двигаться от мыса Доброй Надежды против ветра целых 6 тыс. километров до Рио-де-Жанейро или 12 тыс. километров до Гаваны. Оба эти порта стали центрами по распределению рабов во время контрабандных перевозок невольников.

Соответственно этому долгому пути увеличилась и смертность невольников. О португальской работорговле в 1818 году приводились следующие данные: судно «Синта» следовало из Восточной Африки в Рио-де-Жанейро с 970 рабами, 202 из них умерли; «Коммодоре» — из Восточной Африки в Рио-де-Жанейро с 685 рабами, 295 из них умерли; «Эсплорадор» — из Восточной Африки в Гавану с 560 рабами, 361 — умер...

Во время контрабандной торговли рабами никаких коносаментов, разумеется, не оформляли и само плавание протекало уже не так, как в легальных условиях. В переполненных трюмах люди лежали друг на друге. Дни и ночи они вынуждены были проводить стоя или сидя на корточках. Пока корабль не пройдет зону, охраняемую военными судами, ни одного негра не выпускали на верхнюю палубу. Все люки были наглухо задраены, что обычно делается только при сильном волнении на море. Иначе говоря, трюмы были почти загерметизированы, и это — в знойном тропическом климате! Ужас этих условий невозможно передать. Когда через два или три дня открывались люки, каждый четвертый или пятый из этих загнанных внутрь людей

оказывался умершим от нехватки воздуха. Еще больше умирало от болезней. Смертность во время плавания достигала 50 % и выше. И все же для судовладельцев это занятие оказывалось прибыльным...

Одним из самых дотошных работорговцев начала XIX столетия был некий Теодор Кэннот. «Курс наук» он прошел на американских судах, а потом нанялся офицером на кубинский работорговый парусник «Акростатико». Корабль погиб, и Кэннот ряд лет провел на африканском побережье, занимаясь работорговлей. Когда находиться там дальше ему стало невозможно, он снова начал плавать на работорговых судах в качестве офицера. В 1827 году, будучи капитаном, он вел 90-тонный кубинский галион «Фортуна», на борту которого находилось 220 рабов, которых выменяли на западноафриканском побережье за 20 тыс. сигар. Кэннот представил следующий отчет об этом плавании, длившемся несколько месяцев:

Прибыль от продажи 217 рабов	77 469 долл.
Прибыль от продажи судна	3 950 долл.
Общий доход	81 419 долл.
Расходы по плаванию, включая покупку судна	39 761 долл.
Чистая прибыль от экспедиции	41 657 долл.

В соответствии с этим расчетом одно успешное плавание удваивало капитал.

Кэннот, которому несколько раз еле-еле удавалось избежать поимки, а тем самым и виселицы, знал систему контроля англичанами побережья так же хорошо, как и большинство других рабовладельцев-контрабандистов. И тем не менее вооруженные столкновения между работорговыми судами и преследовавшими их военными кораблями стали более частыми. В этих сражениях военные моряки не всегда оказывались победителями. Хуже всего, естественно, приходилось рабам-неграм, которых на все время преследования контрабандиста военными кораблями, порою продолжавшегося несколько дней, заковывали в трюме и они вынуждены были дышать там спертым воздухом.

Именно в тот период, когда в Северной Америке успешно закончилась борьба за освобождение миллионов негритянских рабов, американские судовладельцы возглавили нелегальную торговлю невольниками. Чтобы уходить от английских сторожевых судов, они стали строить особенно быстроходные парусники. Верфи Балтиморы славились строительством кораблей с бермудским парусным вооружением, которые могли уходить от английских сторожевых судов, в большинстве своем быстроходных бригов.

Американцы брали свой «черный товар» иа территории, расположенной по обоим берегам реки Конго, в нескольких стах милях к северу и к югу от устья.

Самым знаменитым американским парусником того времени был «Найтингейл» («Соловей») под командованием капитана Боуэна, который при каждом плавании брал на борт до тысячи негров. 21 апреля 1861 года «Найтингейл», имевший на борту 961 раба, был захвачен американским военным кораблем «Саратога». Предстоял судебный процесс. Однако еще до начала его Боуэну удалось бежать.

Одиим из последних американских нелегальиых работорговцев был капитаи Гордон. На своем корабле «Эрай» с 890 рабами на борту он был захвачен американским военным судном «Могикан». Он был закован в цепи, доставлен в Нью-Йорк и на основании закона 21 февраля 1862 года повешен как пират.

Согласно Стивену А. Дугласу, сопернику А. Линкольна на президенстских выборах, в 1858 году в Северную Америку контрабандным путем было ввезено 15 тыс. негров. В Нью-Йорке к этому времени существовали акционерные общества, деятельность которых была открыто связана с работорговлей.

Одиако и в Америке работорговле приходил конец. В мае 1860 года конгресс выделил ассигнования на строительство четырех быстроходных канонерок. Вступив в строй, они за короткое время захватнлн в Мексиканском заливе двенадцать американских кораблей, занимавшихся нелегальной перевозкой рабов. Этн суда имели на борту более 3 тыс. негров. В течение того же года у берегов Конго военными кораблями были захвачены суда, имевшие на борту в общей сложности 4,2 тыс. негров. Работорговля перестала себя оправдывать. И тем не менее еще в 1901 году в Атлантике был задержан корабль работорговцев...

Теперь, когда с европейской и американской конкуренцией в сфере торговли рабами было покончено, Африка была открыта для арабских работорговцев, обосновавшихся прежде всего в Восточной Африке. Они направляли свой «товар» не на запад, а на север и северо-восток, как это уже было тысячелетия назад. Европейские военные суда, охранявшие африканское побережье, причиняли арабским работорговцам лишь незначительный ущерб.

Поскольку приток невольников-негров в Америку уменьшился, а затем и совсем прекратился, плантаторы, жаждавшие дешевой рабочей силы для своих сахарных и хлопковых плантаций, стали искать соответствующей замены. Уже в 1834 году на острове Маврикий была сделана попытка использовать для работы на местных сахарных плантациях рабочих из Индии. Эксперимент прошел хорошо, и многие работорговцы, в том числе пресловутый контрабандист Боуэн, изменили тактику и с этого момента стали заниматься перевозкой кули — низкооплачиваемых, неквалифицированных рабочих из Индии, Юго-Восточной Азии и Китая. Правда, на них не охотились, их не продавали. В большинстве случаев их заманивали на корабли с помощью обещаний. Британская администрация в Индии в 1837 году была вынуждена принять специальное постановление по вопросу об эмиграции кули. Важнейшими его пунктами являлись следующие:

1. Для вербовки кули необходимо получить официальное разрешение.

2. С рабочим должен быть заключен договор сроком не более чем на пять лет.

3. Каждый корабль может брать на борт кули из расчета одного человека на 1,5 т грузоподъемности, то есть количество перевозимых людей ограничивается тоннажем корабля.

После временного запрета всех перевозок была введена должность так называемого «протектора эмигрантов», которому предоставлялось право запрещать перевозку индийских эмигрантов на кораблях, не соблюдавших «закона об эмиграции кули». Протектор назначал на каждый корабль врача-инспектора, который сопровождал корабль на протяжении всего плавания в качестве представителя эмигрантских властей. На кораблях кули распределялись по группам, холостых мужчин направляли в первый трюм, женатых с детьми

и без детей распределяли в главный и кормовой. Днем в хорошую погоду кули разрешалось находиться на кормовой части верхней палубы. Но в этом случае на палубе дежурили вооруженные офицеры и матросы, в задачу которых входило немедленное подавление любых «волнений». Ночью все были обязаны снова спуститься в трюм, и в случае любой опасности люки задраивались. Если люки оставались закрытыми более одного дня, то многие из кули, находившихся в трюме, умирали, — происходило то же, что творилось на работорговых судах...

Значительная часть транспортов с кули направлялась от берегов Китая. Наряду с настоящими эмигрантами, то есть людьми, которые действительно желали покинуть свою страну, на каждом таком корабле всегда находились и те, кого доставили на борт против их воли, уловками вербовщиков и агентов преступных организаций. Так, в Шанхае мужчин одурманивали опиумом и алкоголем или заманивали в сомнительные притоны и затем насильно отправляли на корабль, где их принуждали к службе на военных судах или отправляли как полурабов на западное побережье Южной Америки добывать гуано или на американские сахарные и хлопковые плантации. Эти методы стали всемирно известны как «шанхаирование».

Перевозка кули всегда была связана с большой опасностью для команды корабля. Одно из таких плаваний описал капитан американского парусника «Норвей», из Нью-Йорка, который в 1859 году взял в Макао на борт 1 тыс. китайских кули, чтобы доставить их в Гавану.

В начале плавания, как это делалось всегда, из числа наиболее сильных кули были выбраны надсмотрщики, блюстители порядка. За некоторые «привилегии» в условиях размещения и в питании они оказывали своим хозяевам известные услуги, служа им против своих собратьев. На борту их называли «полисменами». На третий день плавания между кули возникла ожесточенная ссора, причину которой выяснить не удалось. Лишь с трудом «полисмены» восстановили порядок на борту «Норвея». Четверых предполагаемых зачинщиков доставили в наручниках на палубу и привязали к рым-болтам в кормовой части судна. Пятого пришлось нести на руках, так как у него была тяжелая колотая рана. Кто и чем ранил этого челове-

ка, вначале оставалось загадкой, так как по прибытии на корабль каждый кули и его багаж тщательно обыскивались и обнаруженное оружие немедленно изымалось; оставляли только палочки для еды. Раненый сообщил капитану, что кули хотели овладеть кораблем. Для этого они намеревались разломать койки, вооружиться досками, затем устроить пожар на средней палубе и перебить команду, как только она спустится для тушения огня. План исходил от китайцев, которые до этого служили на пиратских джонках и были мастерами в таких делах.

Капитан не отнесся к сообщению раненого со всей серьезностью. Он не поставил охрану у люков и ограничился только тем, что предупредил команду. Спустя две ночи, когда «Норвей» на всех парусах шел с попутным муссоном, со средней палубы вдруг донесся пронзительный крик, и сквозь решетчатую крышку переднего люка пробилось пламя. Команда устремилась к отверстиям люков, чтобы забаррикадировать их железными прутьями и деревянными балками, так как в случае прорыва кули положение на палубе оказалось бы неравным: 1000 кули против 60 человек команды. Офицеры начали стрелять в кули, прорывавшихся наверх с оружием в руках. Первый офицер был ранен ударом взятой в камбузе сечки. Команде удалось закрыть люки, и моряки почувствовали себя в безопасности. Но кули не успокоились. Они стали складывать в кучу у люков все, что могло гореть, затем облили все это керосином и подожгли. Первый пожар был только инсценировкой, но сейчас возникла опасность, что загорятся не только балки, нагроможденные над люками, но и весь корабль станет жертвой огня. Поэтому капитан приказал наглухо закрыть люки мокрым брезентом. В результате этого огонь прекратился от недостатка воздуха, а кули стало нечем дышать.

Вынужденные пойти на переговоры, кули поставили следующие условия:

1. 300 кули должны находиться на палубе.

2. Корабль должен немедленно подойти к сиамскому берегу, где каждому будет предоставлена возможность покинуть судно.

3. Пока корабль не достигнет берега, он не должен вступать в связь с другими судами.

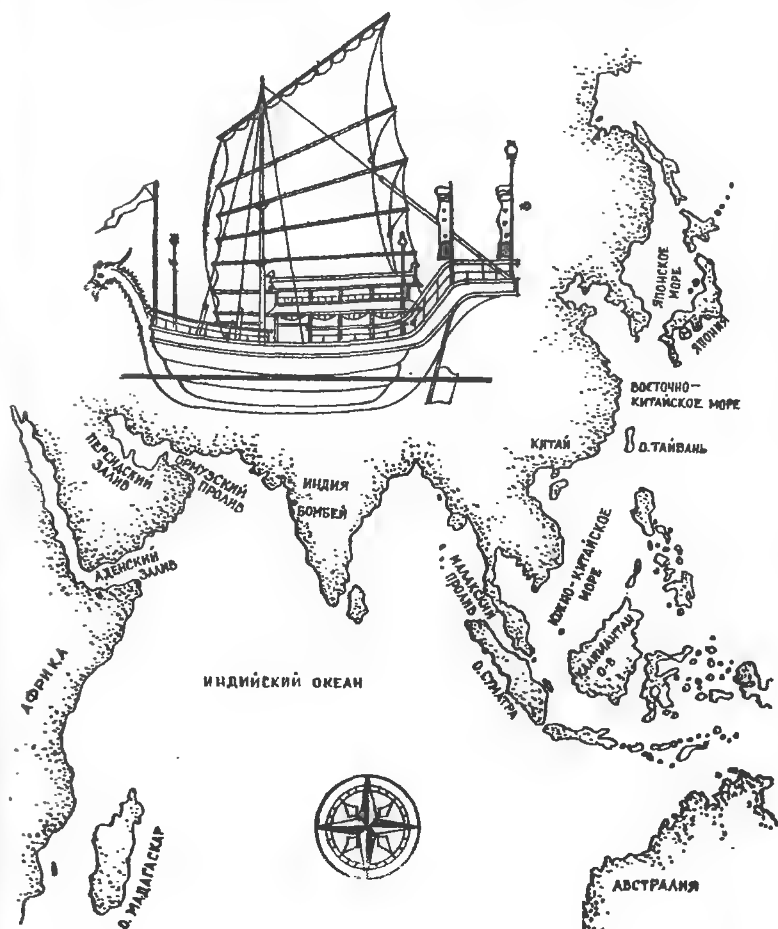
Если капитан не примет их условия, кули сожгут корабль, даже если это будет стоить им жизни.

Вместо ответа капитан приказал подготовить шлюпки, опустить туда питьевую воду и провиант. Когда в шлюпки стали садиться первые пассажиры, привязанные на верхней палубе китайцы сообщили об этом своим товарищам внизу. Те согласились на перемирие без всяких условий. По взаимному согласию со средней палубы были убраны трупы и выброшены за борт. После этого, казалось, восстановился порядок. Однако с наступлением темноты китайцы вновь предприняли отчаянную попытку выбраться наверх. Команда стала наугад стрелять в отверстия люков по скопившимся внизу людям, пока они не отказались от отчаяиных попыток взломать запоры. Остаток пути кули вели себя спокойно. Однако попытка вырваться на свободу стоила жизни 130 китайцам.

Причина этого восстания так и осталась невыясненной. Неизвестно, были зачинщики действительно пиратами, которые захотели захватить корабль, или это были «шанхаированные», которые стремились вернуться на родину, покинуть которую их заставили силой. Во всяком случае, история с пожаром была трюком, который часто использовали дальневосточные пираты.

Глава XXIX

ПИРАТСТВО В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ И ЮЖНО-КИТАЙСКИХ ВОДАХ



Индийский океан и моря, граничащие с запада с Тихим океаном, являются колыбелью не только мореплавания, но и пиратства. Только мы до сих пор имеем ограниченные сведения о пиратстве в этих районах.

Районами особенно успешной деятельности местных пиратов на протяжении тысячелетий являлись Аравийское море, Бенгальский залив, Южно-Китайское море. Когда в результате великих географических открытий сюда пришли европейцы, португальские, голландские и английские пираты смешались здесь со своими местными собратьями по ремеслу и стали совместно, а иногда и конкурируя друг с другом охотиться за богатой добычей, которая находилась в трюмах кораблей, курсировавших между Европой, Индией и Китаем.

Самыми известными арабскими пиратами были представители племен, живших на Пиритском берегу. Так называлась прибрежная полоса длиной около 150 морских миль, шедшая от Ормузского пролива и далее в юго-западном направлении как часть южного берега Персидского залива. Через Ормузский пролив в течение пяти тысячелетий, шли суда из Индии и Китая, направляясь в Персидский залив, в Оман, откуда товары транспортировались вверх по Евфрату в Вавилон, и далее караванными путями их доставляли в средиземноморские порты. С начала V века часть судов стала заходить в Красное море. Арабские пираты господствовали у побережья Аравийского полуострова, а позднее они держали в зоне своей деятельности морской путь португальцев и англичан и Индию, который огибал мыс Доброй Надежды, шел далее вдоль восточноафриканского побережья до острова Сокотра и оттуда — в Бомбей. Об этих пиратах заговорили в Европе с тех пор, как в декабре 1778 года они на шести парусниках напали в Персидском заливе на английский правительственный корабль и захватили его после трехдневной борьбы. Со времени захвата Индии англичанами корабли Ост-Индской компании стали особенно желанными объектами нападения для арабских пиратов. Неоднократные экспедиции английских военных кораблей против пиратов остались безуспешными. В 1797 году несколько пиратских парусников атаковали английский корвет «Вайпер» («Змея»). Во время абордажного боя погибли капитан и половина команды, но корвету удалось уйти. Подобная судьба постигла в 1808 году и корабль «Фьюэри» («Ярость»). По-види-

мому, некоторые корабли Ост-Индской компании, значившиеся как «пропавшие без вести», были жертвами арабских пиратов. В 1818 году во время крейсирования в Персидском заливе у порта Кисмах на мель сел английский военный корабль «Хоуп» («Надежда»). Команда из 120 человек была взята в плен и передана шейху Кисмаха. Каково же было удивление англичан, когда они узнали, что шейхом был... родившийся в 1759 году в Ньюкасле авантюрист и пират Томас Хортон! Принявший ислам пиратский вожак обошелся со своими бывшими соотечественниками весьма благосклонно и освободил их, не взяв никакого выкупа. На прощание он подарил каждому из них по молодой черной рабыне.

На своих быстроходных парусниках арабы с Пиратского берега достигали западного побережья Индии и стали угрожать даже Бомбею. Лишь после того, как в 1819 году несколько крупных английских военных кораблей с помощью сильного экспедиционного корпуса овладели их столицей Рас-эль-Хайма и разрушили базы пиратского флота, арабские пираты сократили свои операции, однако полностью это выгодное занятие не прекратили.

На корабли Ост-Индской компании успешно нападали также и пираты Малабарского побережья, которое тянулось от Гоа до южной оконечности Индии. Здесь в конце XVII века семейство Ангрия в сообществе с еврейскими пиратами как бы монополизировало пиратский промысел. Первым из этой династии пиратских вожаков приобрел известность некий Конаджи Ангрия, который возглавил морской разбой в 1698 году. Он со своим флотом выступал как покровитель индийского прибрежного судоходства. На береговой линии протяженностью 300 миль он оборудовал базы для своих кораблей и превратил в крепость один из островов, расположенных возле Бомбея. Вследствие пассивности Ост-Индской компании Конаджи добился значительных успехов. Все, кто хотел достичь западного берега Индии или проплыть вдоль побережья на север или на юг, должны были получить от него специальную охранную грамоту. А если кому-то было жаль тратить на это деньги, то он, как правило, лишался не только корабля и товара, но зачастую и жизни.

Когда в 1729 году Конаджи умер, пятеро его сыновей начали борьбу за первенство, Выиграл Туладжи.

Он показал себя ловким политиком и способным флотоводцем. Однажды Туладжи сумел захватить пять торговых кораблей, шедших под охраной британских военных кораблей. В 1749 году он захватил «Ресторейшн» — самый сильный корабль Ост-Индской компании. Тактика Туладжи была простой. Его быстроходные парусники в течение дня шли за караваном судов. Стоило только отстать одному из них или сопровождающему караван военному кораблю, как пираты быстро настигали свою жертву и брали корабль на абордаж.

Переговоры Ост-Индской компании с пиратом не принесли успеха, так как он потребовал, чтобы за ним сохранили право выдавать охранные грамоты кораблям компании за крупное вознаграждение. В 1755 году объединенный флот из 50 судов, среди которых находилось четыре английских военных корабля, атаковал Туладжи в укрепленном порту Савандург, однако пирату удалось уйти. В феврале 1756 года британское правительство выставило флот из 24 военных кораблей под командованием контр-адмирала Уотсона и экспедиционный отряд численностью 1600 солдат, во главе которого стоял «завоеватель Индии» Роберт Клайв. Эти силы должны были разгромить Туладжи вместе со всеми его кораблями на главной пиратской базе Гериа. Для отражения такой силы Туладжи было недостаточно имевшихся у него 58 небольших парусников и стоявшего в порту «Ресторейшн», захваченного пиратом ранее. Британское командование отклонило предложение Туладжи вступить в переговоры и начало обстреливать корабли и портовые сооружения. Когда после 24-часовой бомбардировки на воздух взлетел пороховой склад пиратов, крепость капитулировала. Туладжи сдался индийскому отряду и не был передан англичанам. Умер он в тюрьме.

То обстоятельство, что династия Ангрия долгое время могла оказывать сопротивление португальцам и англичанам, объясняется хорошим отношением пиратов к местному населению. Индийцы сопротивлялись европейским колонизаторам и поэтому оказывали поддержку пиратам, которые хотя и занимались разбоем, но всю свою силу направляли при этом против англичан.

В Китайских морях пиратство также возникло с началом мореплавания, то есть за тысячи лет до нашей эры. Как и у пиратов, орудовавших в европейских водах, пиратство в этом районе состояло в ограблении

побережья и охоте за людьми. Пленных, в основном папуасов из Новой Гвинеи, продавали на рабовладельческих рынках островов или даже на побережье материка. Корабли пиратов были похожи на средиземноморские галеры. Один ряд весел обслуживался гребцами-рабами, а на возвышающейся средней части корабля стояли воины, вооруженные копьями, мечами и крисами — малайскими ножами. Позднее на носовой и кормовой части судов стали устанавливать пушки, а команда получила огнестрельное оружие.

Первым из предводителей малайских пиратов получил известность в Европе Рага. В начале XIX столетия он в течение двадцати лет контролировал район между островами Борнео и Целебес. Рага совершал нападения на европейские торговые суда, следовавшие через Малаккский пролив. Сотни кораблей были разграблены и сожжены, а команды уничтожены до последнего человека. Англичане направили против морских разбойников несколько военных кораблей, однако большого успеха их действия не имели. В 1830 году американская шхуна «Френдшип» стала жертвой пиратского нападения в порту Куала-Бату на острове Суматра. Спустя два года по приказу американского правительства порт Куала-Бату был разрушен высланным для этого корветом «Потомак».

Более заметного успеха в борьбе с пиратами на острове Борнео англичане добились в 1849 году, когда совместно с раджей Саравака им удалось захватить пиратские базы в устьях рек. В деревнях, расположенных по течению рек, была устроена настоящая охота на людей, спастись удалось единицам. Зато англичане могли теперь «гордиться» тем, что на Северном Борнео пиратам был нанесен серьезный удар. Но успех был неполным, так как между побережьями Юго-Восточной Азии и Австралии продолжали свои действия европейские пираты. Лишь один из них стал известен в Европе: это был Балли Хайес. Будучи трубачом небольшого оркестра, он побывал на различных островах Юго-Восточной Азии, затем сделался владельцем небольшого парусника, стал заниматься торговлей оружием. Это принесло ему такой большой доход, что уже вскоре он увеличил свою команду и стал попутно заниматься пиратством и охотой за людьми. В 1875 году у филиппинского побережья он был схвачен испанцами и брошен в тюрьму. В заключении он начал интенсивно изучать

теологию и как мнимый священнослужитель был выпущен на свободу по ходатайству манильского епископа. Сразу же после этого Хайес возобновил свою прежнюю деятельность. Затем его поймали англичане, но и от них удалось удрать. В 1878 году он был убит во время ссоры своим штурманом и выброшен за борт.

Первыми в Азии пиратами, грабившими в море и на берегу, были, согласно легенде, японцы. На старинных рисунках изображены мужчины в одеждах желто-красного цвета, держащие в каждой руке по мечу. Японские пираты никогда не нападали в одиночку, а всегда действовали в составе крупных отрядов. Во время своих разбойничьих экспедиций на китайском побережье они грабили не только прибрежные поселения, но совершали нападения и на районы, лежащие в глубине страны. Эти нападения японских пиратов отличались особой жестокостью.

Одним из японских пиратов, о которых дошли до нас исторические сведения, был Яиро. Во время одного из своих пиратских плаваний Яиро познакомился в Малакке с Франсем Ксавером, который обратил Яиро в христианство. В 1549 году на своем корабле, носившем так подходившее ему имя «Воровская джонка», Яиро привез Ксавера в Японию в качестве миссионера. Прибыв в Японию, монах хотел сделать Яиро главой созданной в Японии христианской общины. Однако Яиро предпочел заниматься пиратством.

В начале XVI века на берегах Китая появились португальцы, которые в своей жестокости намного превзошли японцев. Вскоре стали известны имена первых португальских пиратов, которые набирали свои команды из дезертиров с европейских судов. Они стали заниматься морским и прибрежным разбоем в этих местах, вытеснив японских пиратов, а также широко развернули торговлю рабами. Известным предводителем португальских пиратов этого начального периода был Антонио де Фариа, а самым знаменитым пиратом того времени стал его ученик Фернан Мендес Пинто, который оставил в своих мемуарах выразительную картину морского пиратства в этом районе.

Покинуть Португалию Пинто был вынужден потому, что он совершил преступление. Пинто направился в Китай. В пути парусник, на котором он находился, был захвачен Фариа. Под его влиянием Пинто и стал пиратом. Вот что он пишет в своей книге:

«Фариа открыто заявил мне, что он выходил на поиски добычи. Он утверждал, что Китайское море следовало бы лучше называть Пиратскнм морем. Каждый второй корабль здесь был пиратским. Следовало приспособиться к создавшейся обстановке. Я начал понимать, что в этом мире мне будет трудно быстро разбогатеть, занимаясь честной торговлей. Ведь я был беден. Было бы лучше попытать счастье авантюриста. И здесь я не мог желать лучшего учителя, чем этот дотошный капитан, который сумел так хорошо успокоить мою взбунтовавшуюся совесть».

Когда Пинто перешел на сторону Фариа, пиратская флотилия состояла из четырех кораблей. Несколько позднее, застигнутая тайфуном возле Марианских островов, вся флотилия погибла. Из 586 человек уцелели лишь 53, и среди иих — Фариа и Пинто. Вскоре спасшимся удалось завладеть новым кораблем. Пинто рассказывает, как во время поисков опасного малайского пирата Кожи Асена к ним присоединилась вторая джонка:

«Бог послал нам джонку из Патама. Ею командовал китайский пират. Он был большнм другом португальской нации, ее обычаев и жизни. С ним было тридцать португальцев, отборные и порядочные люди, находившиеся у него на службе. Все они были очень богаты».

В жестоком сражении нежелательный конкурент Кожи Асен был разбит и убит. Оба победивших корабля с богатой добычей возвратились на свою базу.

Во время своей следующей экспедиции Фариа и Пинто разграбили княжеские погребения на одном из островов. На обратном пути их корабли попали в сильиую бурю и погибли. Фариа и большая часть команды утонули. Пинто удалось вторично спастись вместе с четырнадцатью моряками. С этого момента для Пинто началась жизнь, полная самых неожиданных приключений. Несколько раз его бросали в тюрьму за занятие пиратством, и всегда спустя короткое время он оказывался на свободе и возвращался к своему ремеслу. Какое-то время он был посланником бирманского короля в Сиаме и Южном Китае, поступил на короткое время на службу к сиамскому королю, затем перешел к королю Бирмы, который назначил его своим военным министром. После длительных приключений на суше и на море его потянуло домой в Португалию, где он и написал свои мемуары.

Кроме португальцев, свое счастье в этих же морях искали пираты из других стран, в особенности голландские. В эти моря проникали также и флибустьеры. Кроме того, возможность захватить здесь хорошую добычу не упускали и некоторые кругосветные путешественники.

Задолго до европейских, а очевидно, еще и до японских пиратов в этих водах действовали китайские пираты. Тайные пиратские союзы и по-военному организованные пиратские флоты на протяжении столетий представляли к Китае реальную и влиятельную силу. Они располагали сотнями кораблей и десятками тысяч презиравших смерть воинов. Во главе этих организаций стояли люди, которых по масштабу их деятельности нельзя сравнить ии с одним из главарей европейских пиратов. С ними вынужден был считаться сам император — повелитель такой огромной страны, как Китай.

С ростом товарообмена между Европой и странами Дальнего Востока в XVII и XVIII веках местные пираты стали специализироваться на захвате европейских кораблей. Для этого они разработали особую тактику, эффективность которой уже в 1605 году испытал на себе британский экспедиционный корабль «Тигр», на борту которого находился знаменитый исследователь Арктики Джон Дэвис. Наблюдатель с английского корабля заметил в море джонку, которая, как ему показалось, терпела бедствие: ее уносило течение, на палубе толпились люди. Англичане выслали к джонке шлюпки, и мнимые потерпевшие были доставлены на борт «Тигра». После этого корабль англичан подошел к джонке. Когда часть команды английского корабля перешла на джонку, на английских моряков внезапно набросились люди, прятавшиеся на джонке, и перебили их. А пираты, находившиеся иа борту английского парусника, одиовременно накииулись на его команду, пустив в ход спрятанное оружие. Правда, англичане иа борту своего корабля оказались победителями. Однако Дэвис был убит одним из первых.

Такими же методами успешно пользовались пираты побережья Юго-Восточной Азии вплоть до первой половины нашего века. Тщательно спрятав оружие, как мирные пассажиры третьего класса они садились на пассажирский или грузовой пароход, который, по их сведениям, вез богатых пассажиров или ценный груз. В море они захватывали судно и вынуждали капитана

идти в указанный ими пункт. Там они выгружали ценности, пассажиров и остальиую добычу в ожидавшие их джонки, а корабль отпускали продолжать плавание.

Самым знаменитым пиратским вожаком и одной из крупнейших фигур в пиратском мире вообще был, несомненно, Го Синъя, известный европейцам под именем Коксинга. Отец Коксинги Лин Чэнци, обзавелся пиратской флотилией и составил себе значительное состояние, контролируя всю торговлю на восточнокитайском побережье. Благодаря своему большому флоту, действовавшему с широким размахом, он сделался настолько богатым и влиятельным, что к нему обратился за помощью принц Тан из династии Мин, командовавший войсками, боровшимися против вторгнувшихся в Китай маньчжуров. Лин Чэнци согласился при условии, что император усыновит его сына, который родился у него в 1623 году от брака с женой-японкой. Так сына Чэна стали называть Ро Синъя — «господином, носящим императорское имя».

Маньчжуры одержали победу. Так как у них не было флота, она, видимо, сначала примирились с Чэном. Однако пришедшая к власти маньчжурская династия Цин не простила Чэну его дерзости. Под благовидным предлогом его пригласили в Пекин, бросили в тюрьму и там задушили.

После смерти отца Коксинга, которому как раз исполнилось 17 лет, отправился на острова, расположенные у южнокитайского побережья, и вступил во владение отцовским флотом. Он возглавил антиманьчжурское движение на юге Китая. В течение двадцати лет он подвергал нападениям китайское побережье, захватывал и грабил корабли. Дважды, в 1654 и 1659 годах, он высаживал на побережье войска и штурмовал Нанкин. Флот, высланный против него маньчжурами, Коксинга уничтожил.

Когда маньчжурские правители полностью подчинили себе Китай и укрепили свою власть, оии обратили свои действия против Коксинги.

Они уничтожили все прибрежные базы его флота, в связи с чем Коксинга был вынужден искать новые базы.

Он остановил свой выбор на острове Тайвань, который с 1624 года был оккупирован голландцами. В мае 1661 года с флотом, состоявшим из 600 кораблей,

Коксинга появился у берегов острова и осадил защищавшую остров крепость Келан.

Из Батавии на помощь осажденным были направлены пять кораблей с пополнением. Коксинга разбил этот экспедиционный корпус еще до его прибытия на остров. После этого защитники крепости капитулировали, получив гарантию свободного отхода. Теперь Коксинга перевел свой флот и войска на Тайвань. За ним последовали многие участники антиманьчжурского движения, и Тайвань стал, таким образом, главной базой освободительной борьбы против маньчжурского господства. Военные успехи Коксинга вызвали на южном побережье Китая новые восстания против маньчжуров. Тогда в Пекине стали требовать решительных действий. Маньчжурский флот при поддержке голландской эскадры должен был атаковать Коксингу на Тайване. Действуя с этого острова, Коксинга не только причинял ущерб торговле с китайским побережьем, но и препятствовал нормальному прохождению голландских кораблей, направлявшихся в Японию. Коксинга планировал и новые захваты. Он отправился на Филипины и потребовал от испанского губернатора передачи ему острова Лусон. Однако, не успев отдать приказ о нападении на остров, он скончался.

Сын его, Чэн Цин, оставался еще на Тайване, однако власть его была сильно ограничена маньчжурами и голландцами. В 1683 году владыка Тайваня, внук Коксинги, был лишен власти и как пленник доставлен в Пекин.

На рубеже XIX века широкую известность в дальневосточном бассейне приобрела женщина, некая госпожа Цин. Она являлась вдовой удачливого пирата. Флот его из нескольких сотен джонок был организован на военный лад и разделен на шесть эскадр. Во время одной из своих разбойничьих экспедиций у берегов Индокитая пират Цин был разбит в жестоком бою и погиб. Командование его пиратским флотом взяла на себя вдова пиратского адмирала. До того она уже руководила одной из шести эскадр и была у мужа заместителем.

Порядок на кораблях госпожи Цин один китайский историк характеризовал следующим образом:

«1. Если кто-либо самовольно сойдет на берег, он подлежит аресту и ему проткнут уши на виду у всего

флота. Совершивший повторно самовольную отлучку приговаривается к смерти.

2. Из захваченной добычи ничего нельзя брать, пока она не будет полностью учтена. Добыча делится на десять равных частей. Две части предназначаются для раздачи командам, восемь — поступают на склад как всеобщее достояние. Брать что-либо со склада без разрешения запрещается. Уличенные в этом караются смертью».

Населению в местах базирования пиратского флота оказывалась всяческая поддержка. Любая услуга, оказанная пиратами, подлежала оплате. С другой стороны, любое превышение власти по отношению к жителям каралось смертной казнью. Таким образом, пираты обеспечили себе на побережье надежный тыл.

В 1808 году госпожа Цин впервые продемонстрировала свое флотоводческое искусство. Она заманила в ловушку посланную против нее императорскую эскадру. Лишь нескольким кораблям удалось уйти. Командовавший эскадрой адмирал покончил с собой. Тогда император поручил уничтожить пиратов генералу Линь Фа. Когда из-за штиля оба флота остановились вблизи друг от друга, тысячи пиратов стали прыгать в воду, чтобы вплавь добраться до неприятельских кораблей. Линь Фа, проиграв сражение, погиб.

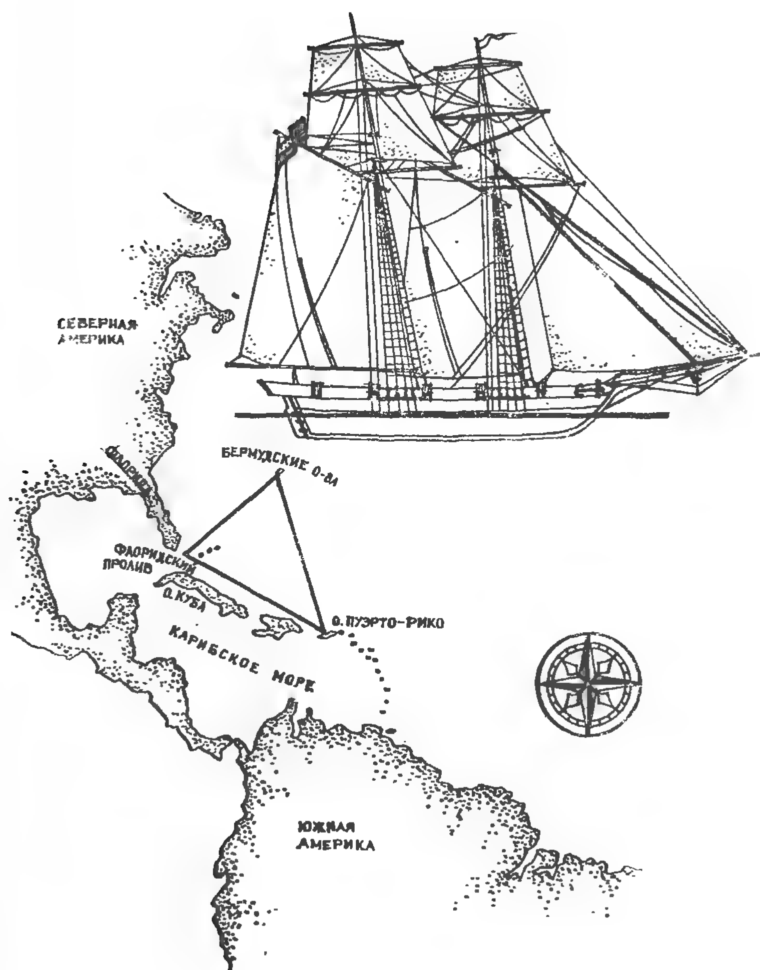
Окончились неудачей и другие попытки императорских адмиралов уничтожить флот госпожи Цин. Она продолжала господствовать в китайских водах. Почти беспрепятственно грабила она все побережье, захватывала корабли и пленных, чтобы получить за них большой выкуп. Ее жертвами становились многие английские и голландские суда.

Когда император увидел, что с госпожой Цин не удастся покончить обыкновенным путем, он предложил ей амнистию и титул. Состарившаяся пиратка не устояла перед соблазном и приняла амнистию для себя и 4 тыс. своих сподвижников. Пираты, не пожелавшие подчиниться, в последующие годы были выловлены императорским флотом и казнены.

Китайский историк заканчивает рассказ об этой эпохе истории пиратства в китайских водах следующими словами: «С этого момента наступила счастливая эра. Корабли стали плавать в полной безопасности. На крупных и малых реках снова воцарился мир».

ГЛАВА XXX

КОНЕЦ ПИРАТСТВА?



В первой половине XIX века пиратство еще процветало у североамериканского побережья. Американский пират Гиббс, захваченный во время нападения на бриг «Винярд» («Виноградник»), признал перед судом, что за период с 1818 по 1824 год он совершил нападения на 40 кораблей и что при этом погибла почти половина команды этих судов. Пират Джильберт, по происхождению тоже североамериканец, в 1832 году остановил парусник «Панда». Разграбив корабль, Джильберт приказал запереть команду «Панды» в трюм, а судно поджечь. Затем пиратский парусник сел на мель у западных берегов Африки и был захвачен английским сторожевым кораблем. Большая часть команды успела укрыться на берегу, а Джильберт и еще 11 матросов были пойманы. В США они предстали перед судом и были приговорены к смерти за нелегальную торговлю рабами и занятие пиратством.

Для борьбы с пиратством в США была создана специальная эскадра. Ей было поручено взять под контроль базы и коммуникации пиратов и работорговцев в водах Вест-Индии. Были приняты эффективные меры и для борьбы с каперством.

Парижская декларация 1856 года о морской войне, запрещавшая каперство, не была подписана США, поскольку было отклонено американское предложение запретить захваты чужой собственности также и военным судам. Без четкого определения понятия «военный корабль» действительно нелегко было решить вопрос о том, относится тот или иной насильственный акт на море к сфере военных действий, каперству или пиратству. С первыми трудностями в этом вопросе столкнулись сами США. Когда президент Конфедерации южных рабовладельческих штатов Джефферсон Дэвис в 1861 году, в начале Гражданской войны в США, заявил, что штаты Конфедерации будут выдавать каперские свидетельства, президент Линкольн ответил, что любое захваченное судно, на котором обнаружат каперскую грамоту, будет рассматриваться как пиратский корабль, а его команда пойдет под суд. И действительно, команду каперского корабля «Саванна» обвинили в пиратской деятельности. Однако процесс, возбужденный против нее, был замят, так как штаты Конфедерации заявили, что за каждого повешенного капера будет повешен пленный офицер Северных штатов.

Южные штаты продолжали заниматься капер-

ством — и с довольно большим успехом. Правда, отношение капера к трофею было теперь совершенно иным, нежели раньше. Захватив судно, капер принимал на борт его команду и пассажиров, а затем забирал и груз в качестве контрабанды. Захваченный корабль сжигали. Если на каперском корабле было уже достаточно людей и груза, то иа захваченное судно выделялась особая команда, в задачу которой входило отвести его в один из кубинских или испанских портов. Если это не удавалось, то составлялся чек на стоимость этого корабля, который подлежал оплате в Южных штатах спустя шесть месяцев после окончания войны.

Всего каперами Южных штатов с 1861 по 1865 год было захвачено около 200 кораблей, принадлежавших Северным штатам.

В 70-х годах XIX века был положен конец работорговле, каперству, а также классическому пиратству как у американского побережья, так и на всех остальных морях. Однако лишь в 1907 году VII Гаагской конвенцией были определены условия, на которых торговые корабли могли быть использованы в качестве военных. В соответствии с этими условиями корабли, которые выполняют военные задачи, должны иметь внешние опознавательные знаки военного корабля, в частности военный флаг. Экипаж таких судов должен подчиняться военному командованию и соблюдать обычаи ведения войны.

В войнах XX века торговые корабли, переоборудованные в военные, нередко занимались каперством. Нельзя отрицать тот факт, что переоборудованные торговые суда, а также и поводиые лодки часто нарушали принципы международного права, законы и обычаи ведения войны.

В 1962 году вступила в силу Конвенция об открытом море, определившая пиратство как насильственные акты, которые совершаются в открытом море «с помощью частных судов в личных целях».

Согласно морскому регистру Ллойда, до сих пор из года в год где-то в Мировом океане бесследно пропадают два-три морских корабля. Значит, еще сохранилось пиратство в узких рамках Конвенции об открытом море?

Один из районов, где часто исчезают малые и большие суда, известен как почти «заколдованное место». Это Бермудский треугольник. Его вершины образуют

Бермудские острова, Флоридский пролив и Пуэрто-Рико.

В 1972 году в этом районе исчез норвежский грузовой корабль «Анита» водоизмещением 20 тыс. тонн. При этом ни одна радиостанция мира не приняла от него сигнала «SOS» и нигде не были найдены обломки этого судна.

Строятся различные предположения о причинах таинственного исчезновения кораблей, даются псевдонаучные толкования; маловато, однако, доказательных и научно обоснованных объяснений.

Имеется непосредственный свидетель пиратского акта, совершенного в этом районе в наши дни. Им является владелец 35-тонной яхты «Кристина», который чудом сумел спастись, — промышленник Дж. У. Хетли из Техаса. Его яхта имела сильный двигатель, была оснащена современным навигационным и радиообурудованием и была в абсолютной исправности. Вместе с гостями Хетли предпринял плавание по Мексиканскому заливу. Он находился в открытом море, за пределами территориальных вод, когда к яхте начала приближаться рыбачья лодка, окрашенная в черный цвет. Лодка длительное время находилась в поле зрения «Кристины», и команда яхты за ней внимательно наблюдала. Один из матросов спустился вниз и доложил владельцу о том, что какие-то рыбаки намерены подойти к яхте. Все это выглядело настолько естественно и безобидно, что на борту яхты никто ничего не заподозрил. Когда Хетли поднялся наверх, оба судна столкнулись и в этот момент из лодки на палубу «Кристины» прыгнуло шестеро пиратов с автоматами в руках. Счастье Хетли было в том, что от удара при столкновении он вылетел за борт и пираты не обратили на него внимания. В противном случае он также стал бы жертвой нападения. Некоторое время Хетли находился в воде, оглушенный падением, а когда пришел в себя, то увидел, что его «Кристина быстро удаляется.

Счастье вторично улыбнулось Хетли, и он обнаружил в воде, покрытой нефтяной пленкой, кусок рыбачьей сети с пробковыми шарами. Это дало ему возможность держаться на поверхности, хотя он несколько раз терял сознание. Лишь через много часов его подобрала шхуна. Американской береговой охране не удалось обнаружить пиратов. Председатель американского Комитета по охране побережья и мореплавания в этой связи

был вынужден признать, что за каких-нибудь три года в Бермудском треугольнике и в районе Гавайских островов бесследно исчезло более 30 небольших судов, на борту которых находилось в общей сложности 200 человек.

В наши дни все еще имеют место случаи ограбления судов, севших на мель. В 1965 году средь бела дня было совершено нападение на греческое торговое судно «Эак», севшее на мель в пустынном районе около южнокитайского побережья. Разбойники, появившиеся с моря, плыли под филиппинским флагом, что, без сомнения, было только маскировкой. Другой греческий корабль, «Эммануэль М», в декабре 1967 года сел на песчаную мель в устье Эльбы. Чтобы спастись, команда покинула корабль. Несколько часов спустя на экране радара навигационной службы в Куксхафене заметили возле потерпевшего крушение корабля какие-то тени. К «Эммануэлю М» тотчас же направили полицейский катер. Однако пираты оказались оперативнее. Когда полицейские поднялись на борт корабля, тот был уже разграблен.

Аналогичные случаи известны и на северном побережье Шотландии.

В 1968 году шведская пресса под крупными заголовками сообщала о появлении пиратского корабля «Зеефальке». Этот небольшой теплоход для прибрежных перевозок имел команду из трех человек. До нападения на шведское прогулочное судно «Принцесса Регина» он уже имел на своем счету несколько «операций». «Принцесса Регина» стояла на одной из верфей Гётеборга, когда «Зеефальке» подошел вплотную к ее борту. Пираты захватили на «Регине» драгоценности на сумму 50 тыс. крон и открыли кингстоны...

У западноафриканского побережья также неоднократно отмечены случаи, когда современные торговые корабли, стоявшие на якоре за пределами территориальных вод, подвергались ночным нападениям с целью ограбления. Пираты бесшумно подплывали на лодках к стоявшему кораблю, 10—12 человек, вооруженных автоматами, проникали на борт, часть из них брала на прицел вахтенных или даже поднятую по тревоге команду и держала их под угрозой обстрела, а остальные молниеносно совершали свое «дело».

Можно припомнить и такой случай. В Гонконге в 1950 году местная пароходная компания получила

письмо следующего содержания: «Ваш фрахтер (судно, нанятое для перевозки груза. — *Перев.*), который должен выйти в море 21 августа, будет 28 августа подвергнут нападению и разграблен. Вы можете избежать этого, если поместите в трех дневных газетах следующее объявление: «Молодая дама с ровными белыми зубами, длинной прической, дружелюбным характером, с синими глазами, с голосом птицы ищет партнера, который смог бы использовать 20 тыс. гонконгских долларов». В письме были указаны место и время, где и когда следовало передать эти 20 тыс. «одному бедному кули, который вообще не посвящен в дело».

Все это случаи современного пиратства.

Такие уголовные деяния, как контрабандная продажа наркотиков и алкогольных напитков, насильственный увод людей, все еще совершаются на побережье или внутри территориальных вод разных стран. Они подлежат преследованию по законам соответствующего государства. Нападения на суда за пределами территориальных вод, в открытом море, тоже караются. Международное право обязывает все государства бороться против пиратов. Захваченный «hostis humani generis» («враг рода человеческого») подлежит передаче в руки правосудия его страны.

В конце этой книги о морском разбое следует все же сказать, что пиратство не исчезло окончательно, несмотря на решения ООН и международные договоры, несмотря на мобилизованные на борьбу с ним радио, радары, самолеты... Пиратство же как неотступный спутник мореплавания, как о нем говорил Гёте, умерло около 100 лет тому назад. И нет причины сожалеть об этом как об ушедшей романтике. Ведь пиратство являлось бичом человечества, чем бы оно ни прикрывалось.